

Signature Not Verified
Digitally signed by VARVARA ZACHARAKI
Date: 2017.05.10 08:36:45 EEST
Reason: Signed PDF (embedded)
Location: Athens, Ethniko Typografio

14885

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

8 Μαΐου 2017 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **1561**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. απόφ. 626/2016*

Λήψη απόφασης επί της υπ' αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 προηγούμενης γνωστοποίησης από την εταιρία «FRAPORT AG», σύμφωνα με τα άρθρα 5-10 του ν. 3959/2011, της συγκέντρωσης που αφορά στην απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου από την ως άνω εταιρία, μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης, αφενός των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Θεσσαλονίκης, (2) Κέρκυρας, (3) Ζακύνθου, (4) Κεφαλληνίας, (5) Ακτίου, (6) Καβάλας και (7) Χανίων, και αφετέρου των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Ρόδου, (2) Κω, (3) Σαντορίνης, (4) Μυκόνου, (5) Μυτιλήνης, (6) Σάμου και (7) Σκιάθου.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 7η Απριλίου 2016, ημέρα Πέμπτη και ώρα 12:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτριος Κυριτσάκης
Μέλη: Δημήτριος Λουκάς (Αντιπρόεδρος)
Βικτωρία Μερτικοπούλου (Εισηγήτρια)
Λευκοθέα Ντέκα
Νικόλαος Ζευγώλης
Παναγιώτης Φώτης
Δημήτριος Δανηλάτος
Ιωάννης Αυγερινός
Γραμματέας: Ευγενία Ντόρντα

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της υπ' αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 προηγούμενης γνωστοποίησης από την εταιρία «FRAPORT AG», σύμφωνα με τα άρθρα 5 - 10 του ν. 3959/2011, της συγκέντρωσης που αφορά στην απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου από την ως άνω εταιρία, μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης, αφενός των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Θεσσαλονίκης, (2) Κέρκυρας, (3) Ζακύνθου, (4) Κεφαλληνίας, (5) Ακτίου, (6) Καβάλας και (7) Χανίων, και αφετέρου των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Ρόδου, (2) Κω, (3) Σαντορίνης, (4) Μυκόνου, (5) Μυτιλήνης, (6) Σάμου και (7) Σκιάθου.

Στην αρχή της συζήτησης, ο Πρόεδρος έδωσε το λόγο στην Εισηγήτρια της υπόθεσης, Βικτωρία Μερτικοπούλου, η οποία ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθμ. πρωτ. οικ. 2523/05.04.2016 γραπτή Εισήγηση επί της κρινόμενης υπόθεσης και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Εισήγηση, να εγκριθεί η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση.

Με την ολοκλήρωση της ανάπτυξης της εισήγησης, η Ολομέλεια της ΕΑ προχώρησε σε διάσκεψη επί της ως άνω υπόθεσης με τη συμμετοχή της Εισηγήτριας της υπόθεσης, Βικτωρίας Μερτικοπούλου, η οποία δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, και αφού έλαβε υπόψη την έκθεση του αρμόδιου Εισηγητή, όλα τα στοιχεία του φακέλου της ανωτέρω υπόθεσης, τις απόψεις των μελών και το ισχύον νομικό πλαίσιο,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Ι. Η ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

Ι.Α. Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ

Ι.Α.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η εταιρία με την επωνυμία «FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE» και το διακριτικό τίτλο «FRAPORT AG» (εφεξής και «FRAPORT» ή «γνωστοποιούσα») γνωστοποίησε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και «Ε.Α.») στις 12.01.2016 (αριθμ. πρωτ. 219), σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 5 έως 10 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, την απόκτηση, μέσω δύο συμβάσεων παραχώρησης, του αποκλειστικού ελέγχου (α) των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου και συγκεκριμένα των περιφερειακών αεροδρομίων (1) Θεσσαλονίκης, (2) Κέρκυρας, (3) Ζακύνθου, (4) Κεφαλλονιάς, (5) Ακτίου, (6) Καβάλας και (7) Χανίων (συνολικά η «Ομάδα Α») και (β) των περιφε-

* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε δύο επιπλέον εκδόσεις με τα εξής διακριτικά: 1) Έκδοση ΦΕΚ και 2) Έκδοση για την εταιρία «FRAPORT AG». Από την πρώτη έκδοση έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη […]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΥΑ 117/2013, ΦΕΚ 54Β΄/16.1.2013).

ρειακών αεροδρομίων Αιγαίου και συγκεκριμένα των περιφερειακών αεροδρομίων (1) Ρόδου, (2) Κω, (3) Σαντορίνης, (4) Μυκόνου, (5) Μυτιλήνης, (6) Σκιάθου και (7) Σάμου (συνολικά η «Ομάδα Β», από κοινού δε με την Ομάδα Α ως «Περιφερειακά Αεροδρόμια»).

2. Αντικείμενο της μίας σύμβασης παραχώρησης είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α, ενώ αντικείμενο της έτερης σύμβασης παραχώρησης είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Β. Και οι δύο συμβάσεις παραχώρησης (στο εξής από κοινού «Συμβάσεις Παραχώρησης») υπεγράφησαν στις 14.12.2015 και έχουν το ίδιο ακριβώς περιεχόμενο, με την εξαίρεση των όρων που αναφέρονται στην περιγραφή των παραχωρούμενων αεροδρομίων και στο ύψος του τιμήματος.

3. Για την παραχώρηση της διαχείρισης και λειτουργίας των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β διεξήχθησαν δύο, ανεξάρτητοι μεταξύ τους, δημόσιοι πλειοδοτικοί διαγωνισμοί, οι οποίοι προκηρύχθηκαν από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (εφεξής και «ΤΑΙΠΕΔ»), δυνάμει των από 01.04.2013 προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος[1].

4. Οι διαγωνισμοί ήταν ανεξάρτητοι μεταξύ τους, αλλά οι υποψήφιοι είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν και συνδυασμένη προσφορά για τις δύο Ομάδες Αεροδρομίων[2]. Στους διαγωνισμούς αυτούς υπέβαλε προσφορά η κοινοπραξία των εταιριών FRAPORT και SLENTEL, στην οποία η FRAPORT συμμετείχε με 65% και η SLENTEL με 35%[3]. Οι δύο διαγωνισμοί ολοκληρώθηκαν με την από 25.11.2014 απόφαση του ΤΑΙΠΕΔ, με την οποία η κοινοπραξία των εταιριών FRAPORT και SLENTEL αναδείχθηκε ως επιλεγείς επενδυτής για την υπογραφή των Συμβάσεων Παραχώρησης των αεροδρομίων τόσο της Ομάδας Α όσο και της Ομάδας Β.

5. Τα σχέδια των Συμβάσεων Παραχώρησης υπεβλήθησαν στο Ελεγκτικό Συνέδριο για έλεγχο νομιμότητας, μετά δε την έκδοση των σχετικών Πράξεων από το τελευταίο[4] υπεγράφησαν στις 14.12.2015. Η ημερομηνία υπογραφής ορίζεται και ως Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος[5] των συμβάσεων, ημερομηνία που διαφέρει από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, η οποία εξαρτάται από την πλήρωση των αναβλητικών αιρέσεων που προβλέπονται αναλυτικά στις συμβάσεις και ορίζεται ως η ημερομηνία κατά την οποία βεβαιώνεται εγγράφως από τα συμβαλλόμενα μέρη ότι έχουν πληρωθεί οι αιρέσεις αυτές.

6. Η FRAPORT επικαλείται ως λόγους που δικαιολογούν την πραγματοποίηση της υπό έρευνα πράξης, τη στρατηγική σημασία αυτής για την εμπορική ανάπτυξη των παραχωρούμενων αεροδρομίων (και κατ’ επέκταση της ενίσχυσης του τουρισμού και της οικονομικής δραστηριότητας εν γένει στην Ελλάδα)[6].

7. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, τα εν λόγω αεροδρόμια, τα οποία επί του παρόντος ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο, ενώ η διαχείριση και λειτουργία τους ασκείται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (εφεξής «ΥΠΑ»), έχουν σημαντική αξία «που πηγάζει από τη δυνατότητα βελτίωσης της χρήσης των υποδομών τους, όσο κι από τη δυνατότητα εμπορικής ανάπτυξης και ανάπτυξης των ακινήτων, τα οποία μένουν σήμερα υπανάπτυκτα και υποχρησιμοποιούνται. Επομένως, η αναβάθμιση των αεροδρομίων, που εξασφαλίζεται μέσω της γνωστοποιούμενης Συναλλαγής, είναι αναγκαία προϋπόθεση για να ενισχυθεί το προφίλ της Ελλάδας ως τουριστικού προ-

---

[1] http://www.hradf.com/procurement/view/198/prosklhsh-gia-thn-ypobolh-ekdhlwshs-endiaferontos-gia-thn-paroxh-yphresiwn-se-sxesh-me-thn-leitoyrgia-kai-synthrhsh-twn-perifereiakwn-aerodromiwn-toy-ellhnikoy-dhmosioy-omada-a και http://www.hradf.com/procurement/view/201/prosklhsh-gia-thn-ypobolh-ekdhlwshs-endiaferontos-gia-thn-paroxh-yphresiwn-se-sxesh-me-thn-leitoyrgia-kai-synthrhsh-twn-perifereiakwn-aerodromiwn-toy-ellhnikoy-dhmosioy-omada-b.

Βλ. Συμβάσεις Παραχώρησης, Προοίμιο σημ. 1 και 2 και ορισμός Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος. Έντεκα Επενδυτικά σχήματα υπέβαλαν σχετική πρόταση στην αρχική αυτή φάση των διαγωνισμών, επτά εκ των οποίων εγκρίθηκαν για συμμετοχή στη Β’ φάση. Εν συνεχεία στις 4.2.2014 εκδόθηκαν Προσκλήσεις Υποβολής Προσφορών και στις 29.7.2014 τα τελικά σχέδια των Συμβάσεων Παραχώρησης. Δεσμευτική προσφορά υπέβαλαν εντέλει τρεις κοινοπραξίες, οι ακόλουθες: 1. CASA (Corporation America S.A.0 –ΜΕΤΚΑ Α.Ε.), 2. FRAPORT A.G.- SLENTEL Ltd. και 3. VINCI Airports S.A.S.-AKTOR Παραχωρήσεις Α.Ε. Βλ. παρ. 14-15 Εντύπου Γνωστοποίησης και ιστότοπο ΤΑΙΠΕΔ http://www.hradf.com/el/portfolio/regional-airports.

[2] Όπως αναφέρεται στην παρ. 16, σελ. 8 του Εντύπου Γνωστοποίησης και προκύπτει και από τις Προσκλήσεις Υποβολής Προσφορών (Request for Proposal) του ΤΑΙΠΕΔ, που επισυνάπτονται ως Παραρτήματα ΙΙ (για την Ομάδα Α) και ΙΙΙ (για την Ομάδα Β) στη Γνωστοποίηση (βλ. ενδεικτικά όρους 4.2.2, 5.8 και 5.12), το μοναδικό κριτήριο της Οικονομικής Προσφοράς ήταν το ύψος του προσφερόμενου ποσού. Κάθε υποψήφιος επενδυτής είχε τη δυνατότητα να συμμετέχει και να υποβάλει προσφορά και για τις δύο Ομάδες. Σε κάθε περίπτωση έπρεπε να υποβληθεί χωριστή προσφορά για κάθε Ομάδα αεροδρομίων, δηλ. μία προσφορά για την Ομάδα Α και μία προσφορά για την Ομάδα Β και δυνητικά, μία συνδυασμένη προσφορά Α+Β (Bundled Offer). Εντούτοις, προϋπόθεση της συνδυασμένης προσφοράς ήταν αφενός μεν η υποβολή χωριστής προσφοράς και για τις δύο ομάδες αεροδρομίων αφετέρου δε το ύψος της συνδυασμένης προσφοράς έπρεπε να είναι ίσο ή υψηλότερο από το άθροισμα των χωριστών προσφορών. Σε περίπτωση υποβολής έστω και μίας συνδυασμένης προσφοράς, τότε αυτή θα ήταν προτιμητέα εφόσον ήταν υψηλότερη είτε από άλλη συνδυασμένη προσφορά είτε από το άθροισμα των υψηλότερων υποβληθεισών χωριστών προσφορών για την Ομάδα Α και Ομάδα Β.

[3] Βλ. Bid Agreement Κεφ. 1 Ίδια κεφάλαια/Ποσοστά συμμετοχής: «(α) Για τους σκοπούς του παρόντος Bid Agreement, «Κεφάλαια του Έργου» θα σημαίνει το συνολικό ποσό των κεφαλαίων των μετόχων που αυτοί θα συνεισφέρουν στην SPV (β) Τα Μέρη συμφωνούν ότι η συμμετοχή τους στα Κεφάλαια του Έργου θα είναι κατά τις εξής αναλογίες: Fraport (Επικεφαλής)→Επενδυτής του 65% των Κεφαλαίων του Έργου, Slentel → Επενδυτής του 35% των Κεφαλαίων του Έργου».

[4] Πράξεις 17/2015 της 27.1.2015 και 301/2015 της 4.12.2015, αμφότερες του Ζ’ Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

[5] Άρθρο 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης (Ορισμοί).

[6] Παρ. 51, σελ. 19 Εντύπου Γνωστοποίησης. Στη γνωστοποίηση επισημαίνεται επίσης ότι ορισμένα εκ των παραχωρούμενων αεροδρομίων είναι κοινής χρήσης με την Πολεμική Αεροπορία, η οποία επίσης, κατά τα αναφερόμενα από τη γνωστοποιούσα (παρ. 52, σελ. 20 Εντύπου Γνωστοποίησης), θα ωφεληθεί από τη σκοπούμενη αναβάθμιση των παραχωρούμενων αεροδρομίων.

ορισμού, και κατ’ επέκταση για να αυξηθούν τα έσοδα από την παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών, αφού ο τουρισμός αντιπροσωπεύει το 15% του ΑΕΠ της Ελλάδας. Πέραν των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων πλεονεκτημάτων που θα έχει το Δημόσιο από την ανάπτυξη υποδομών και δραστηριοτήτων που θα ενισχύσουν τη ροή τουριστών προς την Ελλάδα, το Δημόσιο θα λάβει άμεσα από τον Παραχωρησιούχο την προκαταβολή των €1.234 εκατ., ενώ μεταξύ άλλων θα εισπράττει ετησίως κατά προσέγγιση το 50% των κερδών του Παραχωρησιούχου. Επομένως, η Συναλλαγή αποτελεί μια εξαιρετικά κερδοφόρα επένδυση για το Δημόσιο, που θα καταστήσει την οικονομία αποδοτικότερη και θα δημιουργήσει έσοδα για το Δημόσιο. Για τον ίδιο λόγο, άλλωστε, η Συναλλαγή διαθέτει ισχυρή κυβερνητική στήριξη και αποτελεί έναν από τους πυλώνες του προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων που ξεκίνησε με τον ν. 3985/2011 (Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2011-2015) και επικυρώθηκε εκ νέου (πιο πρόσφατα) με τον Ν. 4336/2015 (Συνταξιοδοτικές διατάξεις- Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης)»[7].

Ι.Β. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ι.Β.1. Απόκτηση ελέγχου επί επιχείρησης ή τμήματος επιχείρησης

8. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 3959/2011, συγκέντρωση επιχειρήσεων πραγματοποιείται όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου, μεταξύ άλλων, στην περίπτωση κατά την οποία, ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μια επιχείρηση ή μία ή περισσότερες επιχειρήσεις αποκτούν άμεσα ή έμμεσα τον έλεγχο του συνόλου ή τμημάτων μιας ή περισσοτέρων άλλων επιχειρήσεων με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλο τρόπο.

9. Η γενική ρήτρα του προαναφερόμενου άρθρου συγκεκριμενοποιείται περαιτέρω με τις παραγράφους 3[8] και 4[9] αυτού, που ορίζουν την έννοια του ελέγχου κατά τις ανωτέρω διατάξεις. Σύμφωνα με αυτές, έλεγχο συνιστά η δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης, ενώ όσον αφορά τα μέσα απόκτησης ελέγχου ορίζεται ότι ο έλεγχος δύναται να απορρέει από την απόκτηση δικαιωμάτων κυριότητας ή επικαρπίας επί του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και από δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών.

10. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ο έλεγχος μπορεί να αποκτηθεί, μεταξύ άλλων, μέσω της απόκτησης στοιχείων του ενεργητικού μιας επιχείρησης ως σύνολο ή τμήμα μίας επιχείρησης, ήτοι μιας επιχειρηματικής δραστηριότητας με παρουσία στην αγορά, της οποίας μπορεί να προσδιοριστεί σαφώς ο κύκλος εργασιών. Η ίδια προϋπόθεση ισχύει, όταν η απόκτηση αφορά αποκλειστικά και μόνο άυλα περιουσιακά στοιχεία, δηλ. και σε αυτή την περίπτωση απαιτείται τα στοιχεία αυτά να συνιστούν επιχειρηματική δραστηριότητα με χωριστό κύκλο εργασιών[10].

11. Στην προκείμενη περίπτωση[11], δυνάμει των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Παραχώρησης[12], στις Εταιρίες «FRAPORT Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Α Α.Ε.» (εφεξής και «Εταιρία Α») και «FRAPORT Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Β Α.Ε.» (εφεξής και «Εταιρία Β») παραχωρείται η χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένου ιδίως του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Το δικαίωμα αυτό περιλαμβάνει κυρίως το δικαίωμα επιβολής και είσπραξης των αερολιμενικών τελών από τους χρήστες αεροδρομίου και το δικαίωμα εμπορικής εκμετάλλευσης των υπηρεσιών αεροδρομίου σε κάθε αεροδρόμιο των Ομάδων Α και Β, ενώ περιλαμβάνεται και κάθε άλλη δραστηριότητα που περιλαμβάνεται στο εκάστοτε επιχειρηματικό σχέδιο των Εταιριών Α και Β. Συνεπώς, δυνάμει των Συμβάσεων Παραχώρησης, οι Εταιρίες Α και Β (οι οποίες έχουν ίδια μετοχική σύνθεση) αποκτούν τα δικαιώματα διαχείρισης και εκμετάλ-

[7] Βλ. παρ. 52-53, σελ. 20 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[8] Σύμφωνα με την οποία: «Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου, ο έλεγχος απορρέει από δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα, τα οποία, είτε μεμονωμένα είτε από κοινού με άλλα, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών, παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης, και ιδίως από: α) δικαιώματα κυριότητας ή επικαρπίας επί του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, β) δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων μας επιχείρησης».

[9] Κατά την οποία: «Ο έλεγχος αποκτάται από το πρόσωπο ή τα πρόσωπα ή τις επιχειρήσεις, τα οποία: α) είναι υποκείμενα αυτών των δικαιωμάτων ή δικαιούχοι από τις συμβάσεις αυτές ή β) χωρίς να είναι υποκείμενα αυτών των δικαιωμάτων ή δικαιούχοι από τις συμβάσεις αυτές, δικαιούνται να ακούν τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτές».

[10] Βλ. σχετικά παρ. 17 και 24 της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ C 95/1 της 16.4.2008) (εφεξής και Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση), η οποία αφορά τις αντίστοιχες με του ν. 3959/2011 διατάξεις του ως άνω Κανονισμού.

[11] Όπως αναφέρεται στην Πρόσκληση για την υποβολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων του ελληνικού δημοσίου του ΤΑΙΠΕΔ (http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/20130401-eoi-regional-airports-cluster-a-el.pdf), με την υπ’ αριθμ. 195/27-10-2011 Απόφαση (ΦΕΚ 2501/Β/4.11.2011) της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων, μεταβιβάστηκε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. το προβλεπόμενο στην περίπτωση (γ) της παραγράφου 8 του άρθρου 22 του Νόμου 3913/2011 δικαίωμα παραχώρησης των δικαιωμάτων που αφορούν στη χρήση, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση των 37 περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διαχείρισης, διοίκησης και εκμετάλλευσης των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροδρομίων, καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα αεροδρόμια, υπό τους όρους που καθορίζει η ανωτέρω διάταξη.

[12] Άρθρο 4.1 Συμβάσεων Παραχώρησης.

λευσης των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β, έκαστο δε αεροδρόμιο αποτελεί μία αυτοτελή επιχειρηματική και οικονομική δραστηριότητα με ορισμένο κύκλο εργασιών.

Συνεπώς, με την υπό εξέταση πράξη μεταβιβάζονται στη γνωστοποιούσα δικαιώματα, τα οποία συνιστούν αυτοτελή επιχειρηματική και οικονομική δραστηριότητα με ορισμένο κύκλο εργασιών.

Ι.Β.2. Μόνιμη μεταβολή ελέγχου

12. Κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 3959/2011, για την κατάφαση ύπαρξης συγκέντρωσης απαιτείται η μεταβολή του ελέγχου να έχει μόνιμο χαρακτήρα, ο οποίος δεν αναιρείται όταν η γνωστοποιούμενη πράξη έχει ορισμένη χρονική διάρκεια, η οποία κρίνεται επαρκής, ώστε να επιφέρει μια μόνιμη μεταβολή στο καθεστώς του ελέγχου. Έτσι, συγκέντρωση μπορεί να προκύπτει ακόμη και στις περιπτώσεις που οι συμφωνίες προβλέπουν ορισμένη καταληκτική ημερομηνία, αν το καλυπτόμενο χρονικό διάστημα είναι αρκετά μεγάλο ώστε να οδηγεί σε μόνιμη μεταβολή του ελέγχου των συμμετεχουσών επιχειρήσεων[13].

13. Εν προκειμένω η παραχώρηση της διαχείρισης και εκμετάλλευσης έχει διάρκεια, όπως περιγράφεται εν συνεχεία[14], 40 ετών, το δε διάστημα αυτό κρίνεται επαρκές για να επιφέρει μόνιμη μεταβολή ελέγχου.

Ι.Β.3. Αρμοδιότητα ΕΑ

14. Η εθνική διάσταση της εξεταζόμενης συγκέντρωσης προκύπτει σύμφωνα με το νόμο από τον προσδιορισμό του κύκλου εργασιών[15] όλων των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων[16], που έχει ως εξής:

ΣΥΜΜΕΤΟΥΣΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
FRAPORT	2.599 εκ. ευρώ	[…]	0
ΟΜΑΔΑ Α	[…]	[…]	[…]
ΟΜΑΔΑ Β	[…]	[…]	[…]

15. Όπως εκτίθεται εν συνεχεία αναλυτικά, η πρώτη συναλλαγή δεν ήταν γνωστοποιήσιμη (λόγω της έλλειψης κύκλου εργασιών της FRAPORT στην Ελλάδα), αλλά η δεύτερη συναλλαγή πληροί τα κατώφλια του Κανονισμού Συγκεντρώσεων είτε μόνη της είτε μαζί με την πρώτη συναλλαγή, οπότε στην περίπτωση αυτή και οι δύο συναλλαγές καθίστανται γνωστοποιήσιμες επ’ ευκαιρία της δεύτερης συναλλαγής. Εν προκειμένω, δεν απαιτείται να διευκρινιστεί ποια είναι η πρώτη (και μη γνωστοποιήσιμη) συναλλαγή και ποια είναι η δεύτερη (και γνωστοποιήσιμη) συναλλαγή, καθώς το γεγονός αυτό δεν έχει επίπτωση στην κρίση περί αρμοδιότητας, δεδομένου ότι υπό οιαδήποτε αλληλουχία υπογραφής των Συμβάσεων Παραχώρησης η δεύτερη πράξη καθιστά τη συναλλαγή γνωστοποιήσιμη.

16. Αναλυτικότερα, εν προκειμένω, η FRAPORT AG πριν την υπογραφή των Συμβάσεων Παραχώρησης δεν είχε παρουσία / κύκλο εργασιών στην Ελλάδα και άρα δεν πληρούσε το κριτήριο των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά που πρέπει να πληρούται σε σχέση με κάθε μία από τουλάχιστον δύο συμμετέχουσες της εκάστοτε συγκέντρωσης[17]. Ωστόσο, η απόκτηση ελέγχου επί της μίας από τις δύο Ομάδες (όποιας ήθελε θεωρηθεί ότι προηγείται χρονικά) έχει ως αποτέλεσμα, για τους σκοπούς του ελέγχου της παραχώρησης της άλλης Ομάδας, η FRAPORT να πληροί το κριτήριο των 15.000.000 (μέσω του κύκλου εργασιών της προηγηθείσας Ομάδας). Όπως επισημαίνει η γνωστοποιούσα[18]: «η απόκτηση του ελέγχου επί της Ομάδας Α (ή της Ομάδας Β) είναι προϋπόθεση, ώστε η απόκτηση αντίστοιχα της άλλης Ομάδας να εμπίπτει στον προληπτικό έλεγχο συγκεντρώσεων σύμφωνα με τα άρθρα 5 επ. ν. 3959/2011, και πιο συγκεκριμένα να πληρούται το κριτήριο δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις να πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομ-

[13] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 28. Βλ. επίσης αποφάσεις ΕΕ στις υποθέσεις COMP/M.2903-DaimlerChrysler/ Deutsche Telekom/JV, σκ. 12, στην οποία θεωρήθηκε ότι το χρονικό διάστημα των 12 ετών, κατά το οποίο θα είχε ισχύ η σύμβαση της κοινής επιχείρησης με το γερμανικό Δημόσιο, ήταν επαρκές, COMP/M.2362- Deutsche Bahn/ ECT International/ United Depots/JV, σκ. 9, με σύμβαση διάρκειας 8 ετών, και COMP/M.3858- Lehman Brothers/SCG/Starwood/Le Meridien, σκ. 9, όπου η Επιτροπή έκρινε επαρκές ένα χρονικό διάστημα 10-15 ετών, αλλά όχι ένα διάστημα 3 ετών.

[15] Ο κύκλος εργασιών του εξαγοράζοντος ή των μερών που συμμετέχουν στη συγκέντρωση προκύπτει από το άθροισμα των κύκλων εργασιών των επιχειρήσεων που ορίζει το άρθρο 10 παρ. 4 ν. 3959/2011, όπως ισχύει, κατά τα οριζόμενα και στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού. Όταν η συγκέντρωση πραγματοποιείται με την απόκτηση τμημάτων μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων, ασχέτως αν τα τμήματα αυτά έχουν ή όχι νομική προσωπικότητα, λαμβάνονται υπόψη, όσον αφορά το μεταβιβάζοντα, μόνο ο κύκλος εργασιών που αντιστοιχεί στο μεταβιβαζόμενο μέρος, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του ανωτέρω άρθρου. Ειδικές διατάξεις σχετικά με τα πιστωτικά ιδρύματα, τις ασφαλιστικές εταιρίες, τους λοιπούς χρηματοοικονομικούς οργανισμούς και τις κοινές επιχειρήσεις περιέχονται στο άρθρο 10 παράγραφοι 3, 4 και 5.

[16] Για τον ορισμό της συμμετέχουσας επιχείρησης βλέπε άρθρα 5, 6 και 10 ν. 3959/2011, όπως ισχύει, καθώς και σχετική νομολογία της Επιτροπής Ανταγωνισμού (www.epant.gr) και επικουρικά τη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

[17] Βλ. άρθρο 6 παρ. 1 ν. 3959/2011: «1. Κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε τριάντα ημέρες από τη σύναψη της συμφωνίας ή τη δημοσίευση της προσφοράς ή ανταλλαγής ή την ανάληψη υποχρέωσης για την απόκτηση συμμετοχής, που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης, όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση κατά το άρθρο 10 ανέρχεται, στην παγκόσμια αγορά τουλάχιστον σε εκατόν πενήντα εκατομμύρια (150.000.000) ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά».

[18] Βλ. παρ. 5-6, σελ. 3-4 Εντύπου Γνωστοποίησης.

μυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά. Αυτό συμβαίνει διότι η FRAPORT AG πριν την υπογραφή των Συμβάσεων Παραχώρησης είχε ανύπαρκτη παρουσία/ κύκλο εργασιών στην Ελλάδα και άρα -ως μία από δύο συμμετέχουσες σε κάθε συγκέντρωση- δεν πληρούσε το κριτήριο των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά. Όμως, η απόκτηση ελέγχου επί μίας από τις δύο Ομάδες (π.χ. επί της Ομάδας Α αν υποθέταμε ότι αυτή προηγείται χρονικά/ υπογράφεται πρώτη) έχει ως αποτέλεσμα, για τους σκοπούς του ελέγχου της παραχώρησης της άλλης Ομάδας (της Ομάδας Β βάσει του παραδείγματος), η FRAPORT να πληροί το κριτήριο των 15.000.000 μέσω του κύκλου εργασιών της Ομάδας Α.

17. Βάσει όσων αναφέρθηκαν παραπάνω, και για λόγους ασφάλειας δικαίου που απαιτεί η ιδιωτικοποίηση των Ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων και η σχετική επένδυση, η FRAPORT AG κρίνει ότι οι δύο αυτές νομικά διακριτές συγκεντρώσεις πρέπει να γνωστοποιηθούν από κοινού ως μία συναλλαγή. Σε αυτό άλλωστε συνηγορεί α) η κοινή πορεία των δύο Συμβάσεων Παραχώρησης αφότου η κοινοπραξία FRAPORT AG- SLENTEL LTD ανακηρύχθηκε επιλεγείς επενδυτής και για τις δύο Ομάδες αεροδρομίων (κοινή έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, αποφάσεις του ΔΣ του ΤΑΙΠΕΔ και υπουργικές αποφάσεις αφορούσες από κοινού και τις δύο Ομάδες κτλ.) και β) η εξέταση ουσίας από σκοπιά ελέγχου συγκεντρώσεων που απαιτεί να αναλυθούν τυχόν οριζόντια ζητήματα ως προς και τις δύο Ομάδες αεροδρομίων (Ομάδα Α προς Ομάδα Β) που θα είναι υπό τον ίδιο απώτατο αποκλειστικό έλεγχο, αυτόν της FRAPORT AG».

18. Πράγματι, η απόκτηση ελέγχου επί της μίας από τις δύο Ομάδες περιφερειακών αεροδρομίων συνεπάγεται εν προκειμένω ότι η γνωστοποιούσα πληροί το κριτήριο των 15.000.000 στην ελληνική αγορά και ιδρύεται, επομένως, υποχρέωση γνωστοποίησης και αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού για έλεγχο της συγκέντρωσης (εδώ, για λόγους διαδικαστικούς, από κοινού έλεγχο των δύο συγκεντρώσεων) εκ του γεγονότος ότι δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά. Οι γνωστοποιούμενες πράξεις είναι δύο διακριτές συγκεντρώσεις, των οποίων η χρονική προτεραιότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί, η πρώτη εκ των οποίων δεν είναι γνωστοποιήσιμη, λόγω του μηδενικού εθνικού κύκλου εργασιών της γνωστοποιούσας, η δε δεύτερη καθίσταται γνωστοποιήσιμη λόγω του αποκτώμενου εθνικού κύκλου εργασιών της γνωστοποιούσας εκ της πρώτης συναλλαγής[19]. Επειδή δε δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί ποια εκ των δύο συναλλαγών έλαβε χώρα πρώτη και ποια δεύτερη (η οποία άρα είναι η γνωστοποιήσιμη) η Επιτροπή Ανταγωνισμού, για λόγους ασφάλειας δικαίου, λαμβάνοντας υπόψη το αίτημα της γνωστοποιούσας, την κοινή πορεία των δύο Συμβάσεων Παραχώρησης και την ανάγκη ουσιαστικής εξέτασης ζητημάτων ανταγωνισμού ως προς τις δύο Ομάδες αεροδρομίων (Ομάδα Α και Ομάδα Β) που θα είναι υπό τον ίδιο απώτατο αποκλειστικό έλεγχο της FRAPORT AG, αρμοδίως εξετάζει και τις δύο συναλλαγές, οι οποίες παραμένουν διακριτές και αυτοτελείς. Όπως αναλύεται κατωτέρω, η περίπτωση των υπό εξέταση συναλλαγών, με τον τρόπο που σχεδιάσθηκαν και διεκπεραιώθηκαν στο πλαίσιο διακριτών διεθνών διαγωνιστικών διαδικασιών (βλ. κατωτέρω), δεν εμπίπτει, τόσο από πραγματική όσο και από νομική άποψη, στην περίπτωση των «αλληλένδετων» πράξεων κατά την έννοια των παρ. 38 επ. της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης ούτε στην περίπτωση των «διαδοχικών πράξεων» κατά την έννοια της παρ. 50 της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης[20].

19. Η υπό εξέταση συγκέντρωση υπόκειται, επομένως, σε προηγούμενη γνωστοποίηση, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τα προσκομισθέντα από τη γνωστοποιούσα στοιχεία, πληρούνται τα κριτήρια του άρθρου 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει[21]. Αναλυτικότερα, όπως προκύπτει από τον ανωτέρω πίνακα, ο παγκόσμιος κύκλος εργασιών της γνωστοποιούσας για το οικονομικό έτος 2014 υπερβαίνει κατά πολύ το όριο των 150.000.000 Ευρώ ανερχόμενος σε άνω των 2 δις Ευρώ, ενώ και ο κύκλος εργασιών των αεροδρομίων τόσο της Ομάδας Α όσο και της Ομάδας Β υπερβαίνει το όριο των 15.000.000 Ευρώ.

20. Σημειωτέον, η υπό έρευνα συγκέντρωση δεν έχει κοινοτική διάσταση[22] δεδομένου ότι:

---

[19] Βλ. και ανωτέρω παρ. 16.

[20] Βλ. κατωτέρω, παρ. 21 επ.

[21] Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 1: «Κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε τριάντα ημέρες από τη σύναψη συμφωνίας ή τη δημοσίευση προσφοράς ή ανταλλαγής ή την ανάληψη υποχρέωσης για την απόκτηση συμμετοχής, που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση κατά το άρθρο 10 ανέρχεται, στην παγκόσμια αγορά τουλάχιστον σε εκατόν πενήντα εκατομμύρια (150.000.000) ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά».

[22] Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 2 και 3 του Κανονισμού Συγκεντρώσεων 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κανονισμός Συγκεντρώσεων») (ΕΕ 29.01.2004 L 024/1): «2. Μια συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση όταν α) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν παγκοσμίως όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπερβαίνει τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ και β) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, καθεμία χωριστά, εντός της Κοινότητας, συνολικά κύκλο εργασιών άνω των 250 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος. 3. Μια συγκέντρωση που δεν υπερβαίνει τα κατώτατα όρια που προβλέπονται στην παράγραφο 2 έχει κοινοτική διάσταση εφόσον: α) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν παγκοσμίως όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπερβαίνει τα 2,5 εκατομμύρια ευρώ, β) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις σε κάθε ένα από τρία τουλάχιστον κράτη μέλη, υπερβαίνει τα 100 εκατομμύρια ευρώ, γ) σε κάθε ένα από τα τρία τουλάχιστον κράτη μέλη που λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς του στοιχείου β), δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν κάθε μία χωριστά συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 25

α) όπως προκύπτει από τον ανωτέρω πίνακα, αφενός μεν ο παγκόσμιος κύκλος εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν υπερβαίνει τα 5 δις Ευρώ και

β) παρότι ο παγκόσμιος κύκλος εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων υπερβαίνει τα 2,5 δις ευρώ, εντούτοις τα αεροδρόμια της Ομάδας Α και τα αεροδρόμια της Ομάδας Β για εκάστη των συναλλαγών δεν πραγματοποιούν κύκλο εργασιών εκτός Ελλάδος.

Κατά συνέπεια, η παρούσα γνωστοποίηση υποβάλλεται αρμοδίως ενώπιον της Ε.Α.

I.B.3.1 Αλληλένδετες και διαδοχικές πράξεις

21. Περισσότερες πράξεις μπορούν να θεωρηθούν ως μία και μόνη συγκέντρωση είτε ως πράξεις αλληλένδετες είτε σύμφωνα με την ειδική διάταξη του άρθρου 10 παράγραφος 2 ν. 3959/2011 (πρβλ. άρ. 5 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο Κανονισμού Συγκεντρώσεων (ΕΚ) 139/2004)[23], η οποία έχει ως σκοπό να εξειδικευθεί το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού συγκεντρώσεων, ορίζοντας ιδίως τον κύκλο εργασιών που λαμβάνεται υπόψη προκειμένου να διαπιστωθεί αν η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει αρμοδιότητα ως προς τη συγκέντρωση. Η διάταξη του άρθρου 10 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο επιτρέπει σχετικά στην Επιτροπή να θεωρεί ότι δύο ή περισσότερες πράξεις αποτελούν μία και μόνο συγκέντρωση στο πλαίσιο του υπολογισμού του κύκλου εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων[24].

22. Ο γενικός και τελολογικός ορισμός μιας συγκέντρωσης που διατυπώνεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 ν. 3959/2011 - όπου σκοπός είναι ο έλεγχος μίας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων - υπονοεί ότι είναι αδιάφορο αν ο έλεγχος αποκτήθηκε με μία ή περισσότερες νομικές πράξεις, εφόσον το τελικό αποτέλεσμα συνιστά μία και μοναδική συγκέντρωση. Δύο ή περισσότερες πράξεις συνιστούν μία μόνη συγκέντρωση, για τους σκοπούς του άρθρου 5, αν έχουν ενιαίο χαρακτήρα. Θα πρέπει επομένως να προσδιορισθεί κατά πόσον το αποτέλεσμα είναι η απόκτηση εκ μέρους μίας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων, άμεσου ή έμμεσου οικονομικού ελέγχου επί των δραστηριοτήτων μιας ή περισσοτέρων άλλων επιχειρήσεων. Για την εν λόγω εκτίμηση, θα πρέπει να διαπιστωθεί η οικονομική πραγματικότητα πίσω από τις σχετικές πράξεις και, ως εκ τούτου, ο οικονομικός σκοπός που επιδιώκουν τα μέρη. Αυτό σημαίνει ότι, για να διαπιστωθεί ο ενιαίος χαρακτήρας των εν λόγω πράξεων, θα πρέπει να εξετάζεται, σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση, αν είναι αλληλένδετες κατά τρόπο ώστε η μία δεν θα είχε πραγματοποιηθεί χωρίς την άλλη[25]. Ενδείκνυται να αντιμετωπίζονται ως ενιαία συγκέντρωση οι πράξεις οι οποίες είναι στενά συναφείς υπό την έννοια ότι συνδέονται με όρους[26]. Αυτή η γενική προσέγγιση ανταποκρίνεται, αφενός, στην αρχή ότι θα πρέπει επίσης να αναλύονται σε μία διαδικασία, βάσει του κανονισμού συγκεντρώσεων, οι πράξεις που είναι αλληλεξαρτώμενες, ανάλογα με τους οικονομικούς στόχους που επιδιώκουν τα μέρη. Στην περίπτωση αυτή, η μεταβολή στη διάρθρωση της αγοράς επέρχεται από το σύνολο των πράξεων.

23. Αφετέρου, εάν οι διάφορες πράξεις δεν είναι αλληλένδετες και τα μέρη θα ολοκλήρωναν μία από αυτές, αν οι άλλες δεν είχαν το αναμενόμενο αποτέλεσμα, ενδείκνυται οι πράξεις αυτές να εκτιμηθούν μεμονωμένα βάσει του κανονισμού συγκεντρώσεων.

24. Απαίτηση αλληλεξάρτησης των πράξεων: Η απαιτούμενη αλληλεξάρτηση σημαίνει ότι καμία από τις πράξεις δεν θα λάμβανε χώρα δίχως τις άλλες, και ότι κατά συνέπεια αποτελούν μια ενιαία πράξη. Αυτή η αλληλεξάρτηση αποδεικνύεται συνήθως εάν οι σχετικές πράξεις συνδέονται de jure, δηλαδή οι ίδιες οι συμφωνίες συνδέονται με αμοιβαίους όρους. Εάν μπορεί να αποδειχθεί επαρκώς η ύπαρξη αλληλεξάρτησης de facto, μπορεί επίσης να αρκεί για την αντιμετώπιση των σχετικών πράξεων ως μιας ενιαίας συγκέντρωσης. Γι’ αυτό θα πρέπει να αξιολογηθεί από οικονομική άποψη κατά πόσον καθεμία από τις πράξεις εξαρτάται κατ’ ανάγκη από τη σύναψη των άλλων. Η αρχή σύμφωνα με την οποία περισσότερες της μίας πράξεις μπορούν να αντιμετωπισθούν ως μία ενιαία πράξη συγκέντρωσης σύμφωνα με τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις, ισχύει μόνο αν προκύπτει απόκτηση ελέγχου μίας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων από το(τα) ίδιο(α) πρόσωπο(α) ή επιχείρηση(εις). Πρώτον, αυτό μπορεί να ισχύει αν μία επιχειρηματική δραστηριότητα ή επιχείρηση αποκτάται μέσω περισσοτέρων νομικών πράξεων. Δεύτερον, η απόκτηση ελέγχου περισσότερων επιχειρήσεων -που θα μπορούσε να συνιστά χωριστές συγκεντρώσεις- μπορεί να θεωρηθεί, λόγω των μεταξύ τους δεσμών, ότι αποτελεί μία και μόνη συγκέντρωση[27].

25. Απόκτηση μίας και μόνης επιχείρησης: Μπορεί να υπάρχει μία και μόνη συγκέντρωση, αν ο(οι) ίδιος(οι) αγοραστής(ές) αποκτά(ούν) έλεγχο μιας μεμονωμένης επιχείρησης, δηλαδή μίας οικονομικής οντότητας, μέσω περισσότερων νομικών πράξεων, εφόσον οι τελευταίες είναι αλληλένδετες. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα αν η επιχείρηση αποκτάται στο πλαίσιο ενός σχήματος που αποτελείται από μία ή περισσότερες εταιρείες, ή αν τα διάφορα αποκτώμενα στοιχεία ενεργητικού αποτελούν μία και μόνη επιχείρηση, δηλαδή μία ενιαία οικονομική οντότητα που διοικείται για ένα κοινό εμπορικό σκοπό, στον οποίο συμβάλλουν όλα τα στοιχεία ενεργητικού. Η

εκατομμυρίων ευρώ και δ) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά, εντός της Κοινότητας συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος».

[23] Κωδικοποιημένη ανακοίνωση της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, παρ. 36 επ.

[24] Επομένως, το ζήτημα κατά πόσον ορισμένες πράξεις οδηγούν σε μία και μόνο συγκέντρωση ή σε περισσότερες της μίας συγκεντρώσεις, προηγείται λογικά του ζητήματος που ρυθμίζει το άρθρο 10 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο. Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 37.

[25] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 38 με παραπομπές στην ενωσιακή νομολογία (ιδίως T-282/02 Cementbouw κατά Επιτροπής, σκέψεις 113-119, Συλλογή 2006, II-319).

[26] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 39 και σημείο 20 της αιτιολογικής σκέψης του Ευρωπαϊκού Κανονισμού Συγκεντρώσεων.

[27] Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 43 επ.

εν λόγω οντότητα μπορεί να περιλαμβάνει πλειοψηφικές ή μειοψηφικές συμμετοχές σε επιχειρήσεις, καθώς και ενσώματα και άυλα στοιχεία ενεργητικού. Αν για τη μεταβίβασή της απαιτούνται περισσότερες της μίας αλληλένδετες νομικές πράξεις, οι πράξεις αυτές συνιστούν μία συγκέντρωση[28].

26. Εν προκειμένω, για να διαπιστωθεί ο ενιαίος χαρακτήρας των πράξεων θα πρέπει να εξετάζεται, σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση, αν είναι αλληλένδετες κατά τρόπο ώστε η μία δεν θα είχε πραγματοποιηθεί χωρίς την άλλη[29]. Ουσιώδες εννοιολογικό στοιχείο των πράξεων αυτών επομένως είναι οι πράξεις αυτές να συνδέονται μεταξύ τους υπό όρους, ήτοι να υφίσταται μεταξύ τους αλληλεξάρτηση, έτσι ώστε καμία από τις πράξεις δεν θα λάμβανε χώρα χωρίς τις άλλες[30]. Περαιτέρω και προκειμένου να αντιμετωπισθούν ως ενιαία συγκέντρωση θα πρέπει ο έλεγχος να αποκτάται εντέλει από την ίδια επιχείρηση ή επιχειρήσεις[31].

27. Κατά τη γνωστοποιούσα[32], οι υπό κρίση συναλλαγές της απόκτησης του ελέγχου επί των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β δεν εμπίπτουν στην έννοια των «αλληλένδετων πράξεων», στο βαθμό που, βάσει της διαγωνιστικής διαδικασίας, η κάθε Σύμβαση Παραχώρησης δύναται να πραγματοποιηθεί ανεξάρτητα από την άλλη και σε διαφορετικό χρονικό σημείο και υπάρχει διακριτό συμβατικό κείμενο για την κάθε μία σύμβαση παραχώρησης, με εν μέρει διαφορετικά συμβαλλόμενα μέρη, έστω και αν ο έλεγχος αποκτάται τελικά από την ίδια επιχείρηση (πρβλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση παρ. 38 επ.). Επομένως, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα[33], υφίστανται δύο συγκεντρώσεις που δεν έχουν αυστηρή χρονική σειρά (ποια υπογράφεται πρώτη και ποια δεύτερη) και στις οποίες συγκεντρώσεις συμμετέχουσες επιχειρήσεις[34] θεωρούνται η FRAPORT AG ως ελέγχουσα την κοινοπραξία και αντίστοιχα ως απώτερη αποκλειστική ελέγχουσα των δύο Εταιριών Α και Β[35] και η Ομάδα Α, στη μία συγκέντρωση, και στην έτερη συγκέντρωση η FRAPORT AG και η Ομάδα Β.

28. Πράγματι, στην προκείμενη περίπτωση, οι Συμβάσεις Παραχώρησης υπεγράφησαν την ίδια ημερομηνία, μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας, του ΤΑΙΠΕΔ, της FRAPORT και της SLENTEL με διαφοροποίηση ως προς την υπογράφουσα Εταιρία Α ή Εταιρία Β (ανάλογα με το αν επρόκειτο για την Ομάδα Α ή την Ομάδα Β αντίστοιχα), οι οποίες όμως έχουν την ίδια μετοχική σύνθεση (65% FRAPORT και 35% SLENTEL), ενώ η σχέση των μετόχων διέπεται από όμοιες Συμβάσεις Μετόχων και ελέγχονται αμφότερες από τη FRAPORT. Επομένως, οι συμβαλλόμενοι στις δύο συμβάσεις είναι κατ΄ ουσίαν ίδιοι. Ωστόσο, όπως υποστηρίζει και η Γνωστοποιούσα, οι Συμβάσεις Παραχώρησης συνήφθησαν σε συνέχεια δυο διαφορετικών προκηρύξεων, η συμμετοχή δε σε έκαστο διαγωνισμό ήταν ανεξάρτητη για τους υποψήφιους, γεγονός το οποίο δεν αναιρείται από τη δυνατότητα των υποψηφίων να υποβάλλουν και συνδυασμένη προσφορά για τις δύο Ομάδες Αεροδρομίων κατά τα ανωτέρω. Πράγματι, τίποτα δεν εμπόδιζε τη Γνωστοποιούσα, και οποιονδήποτε υποψήφιο επενδυτή εν γένει, να υποβάλει προσφορά για μία και μόνο Ομάδα[36]. Εξάλλου, και από το σχεδιασμό του διαγωνισμού, δεν υπήρχε επιπλέον κίνητρο σε σχέση με τη συνδυασμένη προσφορά. Προϋπόθεση της συνδυασμένης προσφοράς ήταν αφενός μεν η υποβολή χωριστής προσφοράς και για τις δύο ομάδες αεροδρομίων αφετέρου δε το ύψος της συνδυασμένης προσφοράς έπρεπε να είναι ίσο ή υψηλότερο από το άθροισμα των χωριστών προσφορών. Σε περίπτωση υποβολής έστω και μίας συνδυασμένης προσφοράς, τότε αυτή θα ήταν προτιμητέα εφόσον ήταν υψηλότερη είτε από άλλη συνδυασμένη προσφορά είτε από το άθροισμα των υψηλότερων υποβληθεισών χωριστών προσφορών για την Ομάδα Α και Ομάδα Β. Εξάλλου, οι Συμβάσεις Παραχώρησης δεν συνδέονται μεταξύ τους με όρους, ούτε προκύπτει μεταξύ τους αλληλεξάρτηση ώστε να διαπιστωθούν αλληλένδετες πράξεις και να αντιμετωπισθούν εξ αυτού του λόγου οι Συμβάσεις Παραχώρησης ως ενιαία συγκέντρωση. Συνεπώς, κατά την κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, οι υπό κρίση συναλλαγές της απόκτησης του ελέγχου επί των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β δεν εμπίπτουν στην έννοια των «αλληλένδετων πράξεων».

28 Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 45.

29 Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 36 επ.

30 Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 39 και 43.

31 Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 42 και 44.

32 Βλ. παρ. 3, σελ. 3 Εντύπου Γνωστοποίησης.

33 Βλ. παρ. 4, σελ. 3 Εντύπου Γνωστοποίησης.

34 Ως προς την έννοια των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, ο προσδιορισμός αυτών γίνεται με γνώμονα την έννοια της «απόκτησης ελέγχου». Από την πλευρά της αποκτώσας επιχείρησης, μπορεί να υπάρχουν μία ή περισσότερες επιχειρήσεις οι οποίες αποκτούν αποκλειστικό ή κοινό έλεγχο. Από την πλευρά των αποκτώμενων επιχειρήσεων, μπορεί να υπάρχουν μία ή περισσότερες επιχειρήσεις ως σύνολο ή τμήματα αυτών. Κατά γενικό κανόνα, καθεμία από τις επιχειρήσεις αυτές θεωρείται ως συμμετέχουσα επιχείρηση κατά την έννοια του κανονισμού συγκεντρώσεων. Στην περίπτωση της απόκτησης αποκλειστικού ελέγχου επί του συνόλου επιχείρησης, που είναι η απλούστερη περίπτωση απόκτησης ελέγχου, συμμετέχουσες επιχειρήσεις είναι η αποκτώσα επιχείρηση και η επιχείρηση- στόχος, βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 133 και 134.

35 Στην περίπτωση κατά την οποία η εταιρία - στόχος αποκτάται από έναν όμιλο μέσω μιας εκ των θυγατρικών του, συμμετέχουσες εταιρίες είναι η εταιρία - στόχος και η αποκτώσα θυγατρική, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή δεν έχει συσταθεί με αποκλειστικό σκοπό την εξαγορά. Εντούτοις, ο εκάστοτε όμιλος αντιμετωπίζεται ως ενιαία οικονομική μονάδα, ενώ στην πράξη η κοινοποίηση μπορεί να γίνει από τη συμμετέχουσα θυγατρική ή από τη μητρική της εταιρία, βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 135.

36 Βλ. παρ. 16, σελ. 8 του Εντύπου Γνωστοποίησης και Προσκλήσεις Υποβολής Προσφορών του ΤΑΙΠΕΔ. Σε κάθε περίπτωση έπρεπε να υποβληθεί χωριστή προσφορά για κάθε Ομάδα αεροδρομίων, δηλ. μία προσφορά για την Ομάδα Α και μία προφορά για την Ομάδα Β και δυνητικά, μία συνδυασμένη προσφορά Α+Β (Bundled Offer).

29. Το άρθρο 10 παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο[37], [38] προβλέπει έναν ειδικό κανόνα που επιτρέπει στην Επιτροπή να θεωρεί διαδοχικές πράξεις που λαμβάνουν χώρα μέσα σε ορισμένο χρονικό διάστημα, ως ενιαία συγκέντρωση για τους σκοπούς του υπολογισμού του κύκλου εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων. Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να αποφευχθεί η κατάτμηση μιας πράξης μεταξύ των ίδιων προσώπων σε μια σειρά πωλήσεων στοιχείων ενεργητικού στη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου, με σκοπό την αποφυγή της υπαγωγής στις αρμοδιότητες που παρέχει στην Επιτροπή ο κανονισμός συγκεντρώσεων[39]. Εφόσον δύο ή περισσότερες πράξεις (καθεμία από τις οποίες οδηγεί σε απόκτηση ελέγχου) λαμβάνουν χώρα εντός περιόδου δύο ετών μεταξύ των ίδιων προσώπων ή επιχειρήσεων, χαρακτηρίζονται ως ενιαία συγκέντρωση, ανεξάρτητα αν οι πράξεις αυτές αφορούν η μη τμήματα της ίδιας επιχείρησης ή τον ίδιο κλάδο. Η διάταξη αυτή ισχύει επίσης σε περίπτωση δύο ή περισσότερων πράξεων που λαμβάνουν χώρα ταυτοχρόνως μεταξύ των ίδιων προσώπων ή επιχειρήσεων. Στις περιπτώσεις που καταλήγουν σε απόκτηση ελέγχου από την ίδια επιχείρηση, οι εν λόγω ταυτόχρονες πράξεις μεταξύ των ίδιων μερών αποτελούν μία και μόνη συγκέντρωση, ακόμη και αν δεν εξαρτώνται η μία από την άλλη[40].

30. Οι διατάξεις αυτές αποσκοπούν στην αποφυγή παράκαμψης της αρμοδιότητας της Αρχής Ανταγωνισμού, εξ ου και δεν υπάρχει υποχρέωση αλλά διακριτική ευχέρεια για την κρίνουσα Αρχή, ενώ αντιστρόφως δεν οφείλουν να χρησιμοποιηθούν, σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, ιδίως όταν αποτέλεσμα θα είναι η απώλεια αρμοδιότητας για την Αρχή Ανταγωνισμού, και για λόγους ασφάλειας δικαίου[41].

Ι.Β.3.2. Συμπέρασμα

31. Λαμβάνοντας υπόψη τα προεκτεθέντα, οι δύο Συμβάσεις Παραχώρησης δεν θεωρούνται αλληλένδετες, ενώ περαιτέρω, το άρθρο 10, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, ν. 3959/2011 δεν έχει άμεση εφαρμογή εν προκειμένω[42].

32. Όπως ήδη αναφέρθηκε, οι γνωστοποιούμενες πράξεις είναι δύο διακριτές συγκεντρώσεις, των οποίων η χρονική προτεραιότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί, η πρώτη εκ των οποίων δεν είναι γνωστοποιήσιμη, λόγω του μηδενικού εθνικού κύκλου εργασιών της γνωστοποιούσας, η δε δεύτερη καθίσταται γνωστοποιήσιμη λόγω του αποκτώμενου εθνικού κύκλου εργασιών της γνωστοποιούσας εκ της πρώτης συναλλαγής[43]. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού για λόγους ασφάλειας δικαίου, λαμβάνοντας υπόψη και τη θέση της γνωστοποιούσας, την κοινή πορεία των δύο Συμβάσεων Παραχώρησης και την ανάγκη ουσιαστικής εξέτασης τυχόν ζητημάτων ανταγωνισμού ως προς τις δύο Ομάδες αεροδρομίων (Ομάδα Α προς Ομάδα Β) που θα είναι υπό τον ίδιο απώτατο αποκλειστικό έλεγχο της FRAPORT AG, αρμοδίως εξετάζει και τις δύο συναλλαγές, οι οποίες όμως παραμένουν διακριτές και αυτοτελείς.

Ι.Β.4. Έλεγχος παραδεκτού, εμπροθέσμου και προσήκοντος της γνωστοποίησης

33. Η υπόχρεη προς γνωστοποίηση FRAPORT AG[44] γνωστοποίησε στην Ε.Α. στις 12.1.2016 (υπ’ αρ. πρωτ.

---

[37] Σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 2 ν. 3959/2011: «Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 1, όταν η συγκέντρωση πραγματοποιείται με την απόκτηση τμημάτων μιας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων, ασχέτως αν τα τμήματα αυτά έχουν ή όχι νομική προσωπικότητα, λαμβάνονται υπόψη, όσον αγορά τον μεταβιβάζοντα, μόνο ο κύκλος εργασιών που αντιστοιχεί στο μεταβιβαζόμενο μέρος. Ωστόσο, δύο ή περισσότερες πράξεις κατά το προηγούμενο εδάφιο, οι οποίες πραγματοποιούνται σε χρονική περίοδο δύο ετών μεταξύ των ίδιων προσώπων ή επιχειρήσεων, θεωρούνται ως μια μόνο συγκέντρωση, που προκύπτει κατά την ημερομηνία της τελευταίας πράξης». Αντίστοιχα βλ. και αρ. 5 παρ. 2 του Κανονισμού Συγκεντρώσεων.

[38] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση παρ. 49 επ., με παραπομπή στην απόφαση στην υπόθεση T-282/02 Cementbouw κατά Επιτροπής, σκέψη 118, Συλλογή 2006, II-319, στην απόφαση Ευρ. Επιτροπής COMP/M.3173 - E.ON/Fortum Burghausen/Smaland/Endenderry της 13ης Ιουνίου 2003 και στην υπόθεση COMP/M. 2679 - EdF/TXU/Europe/24 Seven της 20ής Δεκεμβρίου 2001.

[39] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 49.

[40] Υπόθεση IV/M.1283 - Volkswagen/RollsRoyce/Cosworth της 24ης Αυγούστου 1998.

[41] Αυτό προκύπτει ρητώς από την Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 49 και από τη νομολογία (βλ. απόφαση στην υπόθεση T-282/02 Cementbouw κατά Επιτροπής, σκέψη 118 επ., Συλλογή 2006, II-319, σκ. 118 επ., στην οποία, μεταξύ άλλων, αναφέρεται ότι: «ο λόγος για την προσθήκη του δευτέρου εδαφίου του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 4064/89 –στην ανάλυση του οποίου συμφωνούν εξάλλου οι διάδικοι στην παρούσα διαφορά– είναι να αποφευχθεί το ενδεχόμενο οι ίδιες επιχειρήσεις ή τα ίδια πρόσωπα να διαιρούν τεχνητά μια πράξη σε πολλές μερικές μεταβιβάσεις στοιχείων ενεργητικού, που εκτείνονται στον χρόνο, με σκοπό να αποφύγουν τα όρια που καθορίζει ο κανονισμός 4064/89 και τα οποία καθορίζουν την αρμοδιότητα της Επιτροπής κατ’ εφαρμογήν του κανονισμού αυτού

119 Επομένως, το γεγονός ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 4064/89 επιτρέπει στην Επιτροπή να θεωρεί δύο ή περισσότερες συναλλαγές ως συνιστώσες μία και μόνη πράξη συγκέντρωσης, όσον αφορά τον υπολογισμό του κύκλου εργασιών των οικείων επιχειρήσεων με σκοπό την αποφυγή παρακάμψεως της αρμοδιότητας που της παρέχει ο κανονισμός, δεν σημαίνει ότι η διάταξη αυτή, αντίθετα προς όσα υποστηρίζει η προσφεύγουσα, στερεί από την Επιτροπή το δικαίωμα να καθορίζει, εκ των προτέρων, κατ’ εφαρμογήν του άρθρου 3 του εν λόγω κανονισμού, αν διάφορες συναλλαγές που της κοινοποιούνται συνιστούν μία ενιαία πράξη συγκέντρωσης ή αν, αντιθέτως, οι συναλλαγές αυτές πρέπει να θεωρηθούν ότι συνιστούν πολλές πράξεις συγκέντρωσης».

[42] Υπό οποιαδήποτε, εντούτοις, εκδοχή, η αρμοδιότητα δεν αμφισβητείται.

[43] Βλ. και ανωτέρω παρ. 16.

[44] Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 3 περ. β ν. 3959/2011, υπόχρεη σε γνωστοποίηση είναι η επιχείρηση που αποκτά τον έλεγχο επί του συνόλου ή τμήματος της αποκτώμενης επιχείρησης. Σύμφωνα περαιτέρω με την παρ. 13 της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης, σε περίπτωση που μια επιχείρηση χρησιμοποιεί μια άλλη (εταιρία - «όχημα») για την απόκτηση ελέγχουσας συμμετοχής σε μια τρίτη εταιρία, επί της οποίας εταιρίας - «όχημα» ασκεί τον έλεγχο, τότε ο έλεγχος αποκτάται από την επιχείρηση που βρίσκεται στην πραγματικότητα πίσω από την πράξη και ασκεί όντως την εξουσία ελέγχου της αποκτώμενης επιχείρησης. Δυνάμει της παρ. 135 της ως άνω ανακοίνωσης η γνωστοποίηση μπορεί να γίνει είτε από τη συμμετέχουσα θυγατρική ή από τη μητρική της εταιρία.

219) την από 14.12.2015 Σύμβαση Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου (Ομάδα Α) και την από 14.12.2015 Σύμβαση Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου (Ομάδα Β), οι οποίες συνήφθησαν μεταξύ αφενός μεν της Ελληνικής Δημοκρατίας, του ΤΑΙΠΕΔ και αφετέρου της Εταιρίας Α για την πρώτη σύμβαση των αεροδρομίων της Ομάδας Α και της Εταιρίας Β για τη δεύτερη σύμβαση των αεροδρομίων της Ομάδας Β και των FRAPORT και SLENTEL και για τις δύο συμβάσεις. Ως αφετηρία της οριζόμενης εκ του νόμου[45] προθεσμίας των 30 ημερών λογίζεται η ημερομηνία υπογραφής των Συμβάσεων Παραχώρησης, ήτοι η 14.12.2015. Ως εκ τούτου, η FRAPORT γνωστοποίησε εμπροθέσμως στις 12.1.2016 τις εξεταζόμενες συναλλαγές.

34. Τη γνωστοποίηση συνόδευε το προβλεπόμενο στο άρθρο [45] παρ. 1 ν. 3959/2011 παράβολο.

35. Ως εκ τούτου, η εν λόγω γνωστοποίηση θεωρείται εμπρόθεσμη και παραδεκτή. Ως ημερομηνία προσήκουσας γνωστοποίησης λογίζεται η 7.3.2016, δεδομένης της ανάγκης συμπλήρωσης του φακέλου[46].

Ι.Γ. ΟΙ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΣΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Ι.Γ.1. Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

36. Γνωστοποιούν μέρος είναι η εταιρία “FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE”, με διακριτικό τίτλο FRAPORT AG[47].

37. Η FRAPORT AG αποτελεί τη μητρική εταιρία του Ομίλου FRAPORT, ο οποίος κατέχει ηγετική θέση διεθνώς στους διαχειριστές αεροδρομίων. Η δραστηριότητα του Ομίλου περιλαμβάνει όλες τις αεροπορικές υπηρεσίες και τη λειτουργία αερολιμενικών σταθμών, καθώς και την περαιτέρω ανάπτυξη των αεροδρομίων σε ολοκληρωμένους τομείς κινητικότητας, εκδηλώσεων και κτηματομεσιτικών υπηρεσιών[48].

38. Ο κύριος όγκος των δραστηριοτήτων της FRAPORT AG επικεντρώνεται στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, αλλά η εταιρία είναι ενεργή σε 10[49] ακόμη αεροδρόμια σε 4 ηπείρους, μέσω πλειοψηφικών και μειοψηφικών συμμετοχών και κοινοπραξιών (βλέπε σχετικό Πίνακα εν συνεχεία).

39. Για το σκοπό της διαχείρισης του Ομίλου, οι τομείς στρατηγικής επιχειρηματικότητας και παροχής υπηρεσιών του έχουν διαχωριστεί σε 4 τμήματα, ως ακολούθως:

α) Αεροπορία,

β) Λιανικό Εμπόριο και Ακίνητη Περιουσία,

γ) Διαχείριση Υπηρεσιών Εδάφους και

δ) Εξωτερικές Δραστηριότητες και Υπηρεσίες.

40. Πιο συγκεκριμένα, το τμήμα Αεροπορίας περιλαμβάνει τις στρατηγικές επιχειρηματικές μονάδες της «Διαχείρισης του Αερολιμένα και των Σταθμών, Εταιρικής Ασφάλειας» και της «Διαχείρισης Ασφάλειας Αεροδρομίου». Εκτός από το Αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, το τμήμα της Αεροπορίας είναι επίσης ενεργό, μέσω της εταιρίας του Ομίλου «FraSec Υπηρεσίες Ασφάλειας Fraport» και σε γερμανικά αεροδρόμια εκτός του Ομίλου FRAPORT.

41. Η στρατηγική επιχειρηματική μονάδα των «Υπηρεσιών Λιανικής και Ακινήτων», η οποία αποτελεί και τη μοναδική επιχειρηματική μονάδα του σχετικού τμήματος, διενεργεί τις δραστηριότητες λιανικής, ειδικά τη διαχείριση του χώρου στάθμευσης, καθώς και την ενοικίαση διαφημιστικών χώρων στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης.

42. Η στρατηγική επιχειρηματική μονάδα «Υπηρεσίες Εδάφους», η οποία αποτελεί και τη μοναδική επιχειρηματική μονάδα του σχετικού τμήματος, παρέχει κυρίως υπηρεσίες εδάφους και κεντρικών υποδομών στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης. Η δραστηριότητά της περιλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, κεντρικών υποδομών (περιλαμβανομένων των υπηρεσιών διακίνησης και ασφάλειας αποσκευών) και διακίνησης φορτίων[50].

43. Τέλος, το τμήμα Εξωτερικών Δραστηριοτήτων και Υπηρεσιών περιλαμβάνει το κεντρικό τμήμα των «Παγκόσμιων Επενδύσεων και Διαχείρισης» που είναι υπεύθυνο για όλες τις εταιρίες του Ομίλου, των οποίων οι εμπορικές δραστηριότητες δεν εντάσσονται στις δραστηριότητες του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης. Επιπρόσθετα, το τμήμα περιλαμβάνει τις μονάδες υπηρεσιών «Διαχείριση Υποδομών», «Πληροφορίες και Τηλεπικοινωνίες» και «Διαχείριση Εταιρικών Υποδομών»,

[45] Υπενθυμίζεται ότι δυνάμει του άρθρου 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011, κάθε συγκέντρωση πρέπει να γνωστοποιείται στην ΕΑ εντός τριάντα ημερών από, μεταξύ άλλων, τη σύναψη της συμφωνίας που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης.

[46] Η Γ.Δ.Α. απευθύνθηκε και στην Υ.Π.Α. για την παροχή στοιχείων για την πληρέστερη αξιολόγηση της συγκέντρωσης, η οποία και παρείχε τμήμα των αιτηθέντων στοιχείων (η παροχή στοιχείων από την ΥΠΑ δεν μεταβάλλει την ημερομηνία προσήκουσας γνωστοποίησης).

[47] Η εταιρία εδρεύει στη διεύθυνση Flughafen, Geb. 178. 60547 Frankfurt am Main, Γερμανία. Βλ. σχετικά υπ’ αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 Έντυπο Γνωστοποίησης, σελ. 17 και 21-23. Σύμφωνα με το άρθρο 2 (“Σκοπός της επιχείρησης”) του Καταστατικού της:

«1. Σκοπός της επιχείρησης είναι κατά κύριο λόγο η λειτουργία, συντήρηση, ανάπτυξη και επέκταση του αερολιμένα Φρανκφούρτης αμ Μάιν. Εκτός αυτού συμπεριλαμβάνονται στον σκοπό της επιχείρησης η λειτουργία, συντήρηση, ανάπτυξη και επέκταση άλλων αερολιμένων, υποδομών και ακινήτων στη Γερμανία και στο εξωτερικό και η παροχή των σχετικών υπηρεσιών καθώς και η αξιοποίηση και η εμπορία στη Γερμανία και στο εξωτερικό των κεκτημένων γνώσεων και δεξιοτήτων.

2. Η εταιρεία δικαιούται να εκτελεί όλες τις ενέργειες και να λαμβάνει οποιαδήποτε μέτρα θεωρούνται ικανά για την άμεση ή έμμεση προώθηση του σκοπού της.

3. Η εταιρεία δικαιούται να ιδρύει, να αγοράζει ή να συμμετέχει σε ίδιες ή παρόμοιες επιχειρήσεις καθώς και να συνάπτει σχετικές επιχειρησιακές συμβάσεις. Η εταιρεία δύναται να συγκεντρώνει επιχειρήσεις υπό ενιαία διεύθυνση ή να περιορίζεται στην διαχείριση συμμετοχών».

48 Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τις δραστηριότητες του Ομίλου, βλ. παρουσίαση «Visual Fact Book Full Year 2015», http://www.fraport.com/en/investor-relations/events-und-publications/publications/visual-fact-book.html

[49] Βλ. σελίδα 22 του υπ’ αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[50] Μέσω της εταιρίας Fraport Cargo Services.

που λειτουργούν αποκλειστικά στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης. Συνοπτική απεικόνιση της διάρθρωσης των «Εξωτερικών Δραστηριοτήτων και Υπηρεσιών»[51] του Ομίλου, κατά το 2015, εμφανίζεται στον Πίνακα[52] που ακολουθεί.

Πλειοψηφικά μερίδια σε αεροδρόμια – ποσοστό συμμετοχής	Μειοψηφικά μερίδια σε αεροδρόμια – ποσοστό συμμετοχής	Εταιρείες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών – ποσοστό συμμετοχής	Άλλες υπηρεσίες
Jorge Chavez Int. Airport (LIM), Λίμα – Περού[1], 70.01%	Antalya International Airport (AYT), Τουρκία[2] 51% (50% δικαιώματα μερισμάτων)[3]	[…]	Διαχείριση εγκαταστάσεων (Facility management)
Varna Airport (VAR), 60% & Burgas Airport (BOJ) 60% , Βουλγαρία[4],	Hanover Airport (HAJ) Γερμανία[5], 30%	[…]	Πληροφορική και Τηλεπικοινωνίες (Information and Telecommunications)
Dakar-Aeroport Int. Blaise Diagne (DKR) Σενεγάλη, 100%	Indira Gandhi International Airport (DEL), Δελχί - Ινδία[6], 10%	[…]	Διαχείριση εταιρικών Υποδομών (Corporate Infrastructure Management)
Ljubljana - Joze Pucnkik Airport (LJU), Σλοβενία[7], 97.99%	Xi’an Xianyang International Airport Κίνα[8], 24.5%	[…]	
	Pulkovo Airport (LED), Saint Petershburg, Ρωσία[9], 35.5%	[…]	
		[…]	

[1] Το μεγαλύτερο αεροδρόμιο στο Περού. Περιφερειακό (hub) για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη / Μέση Αμερική. Κύριος αερομεταφορέας LAN. Άλλοι αερομεταφορείς: American Airlines, Delta, United, Air Canada, Iberia, KLM, Air France, Copa Airlines, etc.

[2] Το τρίτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο στην Τουρκία το 2015. Τουριστική πύλη στην Τουρκική Ριβιέρα. Κύριοι Αερομεταφορείς: Sun Express, Turkish Airlines, Pegasus. Άλλοι αερομεταφορείς: Condor, Onur Air, Corendon, Nordwind, Transaero, Freebird, AtlasGlobal.

[3] Dividend rights.

[4] Η τουριστική πύλη στη Μαύρη Θάλασσα. Κύριοι αερομεταφορείς: Bulgarian Air Charter, Bulgarian Air. Άλλοι αερομεταφορείς: Air Via, S7, Siberia Airlines, Turkish Airlines, Wizz Air.

[5] Κύριοι αερομεταφορείς: Lufthansa, TUIfly, Germanwings. Λοιποί αερομεταφορείς: AirBerlin, Swiss, Condor, Turkish Airlines, Sinexpress.

[6] Το μεγαλύτερο αεροδρόμιο στην Ινδία. Βρίσκεται στην πρωτεύουσα. Κύριος αερομεταφορέας: Air India, λοιποί αερομεταφορείς: Jet Airways, IndiGo, Spicejet.

[7] Πύλη προς την περιοχή των Βαλκανίων/Αδριατικής. Βασικός Αερομεταφορέας: Adria Airways. Άλλοι αερομεταφορείς: Turkish Airlines, Air France, Air Serbia, Wizzair, Easy Jet.

[8] Ένα από τα δέκα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Κίνας. Κύριος αερομεταφορέας: China Eastern Group. Λοιποί αερομεταφορείς: Hainan Airlines Group, China Southern Group, Air China Group, Shenzhen Airport Group.

[9] Το τέταρτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο στη Ρωσία (μετά τα Moscow-DME, Moscow-SVO and Moscow VKO). Κύριος Αερομεταφορέας: Rossiya Airlines/Aeroflot.

44. Επομένως, η FRAPORT AG είναι παρούσα από άποψη διαχείρισης/λειτουργίας αεροδρομίων σε έντεκα αεροδρόμια[53], κατά τα προεκτεθέντα, με βάση τα δεδομένα του ανωτέρω πίνακα, αν συνυπολογισθεί στα ανωτέρω το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης.

45. Όπως αναλύεται στην Ενότητα ΙΔ της παρούσας, η FRAPORT AG έχει τον αποκλειστικό έλεγχο των δύο εταιριών ειδικού σκοπού με τις επωνυμίες «FRAPORT Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Α Α.Ε.»[54] και «FRAPORT Περιφερει-

[51] Βλέπε και παρουσίαση «Visual Fact Book Full Year 2015», http://www.fraport.com/en/investor-relations/events-und-publications/publications/visual-fact-book.html σελ 54-67.

[52] Βλ. σελ. 22 του υπ’αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[53] Βλ. ανωτέρω, υποσημ. 52.

[54] Σύμφωνα με το άρθρο 3 («Σκοπός») του Καταστατικού της «FRAPORT Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Α Α.Ε.»:

«1. Σκοπός της εταιρίας είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Θεσσαλονίκης, (2) Κέρκυρας, (3) Ζακύνθου, (4) Κεφαλληνίας, (5) Ακτίου, (6) Καβάλας και (7) Χανίων, σύμφωνα με τους όρους και τις διατάξεις της σχετικής Σύμβασης Παραχώρησης που θα συναφθεί μεταξύ της Εταιρείας, των μετόχων αυτής, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (εφεξής η «Σύμβαση Παραχώρησης»).

ακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Β Α.Ε.», οι οποίες αποτελούν τους Παραχωρησιούχους η μεν πρώτη για την Ομάδα Α των περιφερειακών αεροδρομίων και η δεύτερη για την Ομάδα Β των περιφερειακών αεροδρομίων, των οποίων ο έλεγχος μεταβιβάζεται στο πλαίσιο της υπό εξέταση πράξης[55].

46. Η μετοχική σύνθεση της εταιρίας FRAPORT AG, στις 16.3.2016[56], ήταν η εξής:

ΜΕΤΟΧΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
ΓΕΡΜΑΝΙΚΟ ΚΡΑΤΙΔΙΟ ΤΗΣ ΕΣΣΗΣ (STATE OF HESSE)	31,34%
ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗΣ (STADTWERKE FRANKFURT AM MAIN HOLDING GMBH)	20,01%
DEUTSCHE LUFTHANSA AG[10]	8,45%
BLACKROCK INC	2,92%
LEGG MASON, INC	3,00%
ΑΓΝΩΣΤΟΙ ΜΕΤΟΧΟΙ (ΔΙΑΣΠΟΡΑ)	34,28%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

[10] Η Lufthansa αποτελεί το μεγαλύτερο εργοδότη του κρατιδίου της Έσσης, με 37.400 υπαλλήλους κατά προσέγγιση και μια από τις εταιρίες με το μεγαλύτερο εργατικό δυναμικό στη Φρανκφούρτη. Επίσης, αποτελεί το μεγαλύτερο πελάτη του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης, το οποίο ανήκει στη Fraport, η οποία το λειτουργεί εξ ολοκλήρου.

47. Ο ανωτέρω πίνακας εμφανίζει τους μετόχους της FRAPORT, οι οποίοι κατέχουν ποσοστό ίσο ή ανώτερο του 3% του μετοχικού κεφαλαίου. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρει η εταιρία, αυτή μπορεί να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή μόνο τα ονόματα των μετόχων της που κατέχουν άνω του 3% των δικαιωμάτων ψήφου στη γενική συνέλευση και τα οποία εμφανίζονται στην ιστοσελίδα της[57]. Όπως σημειώνει[58], δεν εκδίδει ονομαστικές μετοχές, επομένως δεν υφίσταται μητρώο μετόχων.

48. Όπως φαίνεται στον Πίνακα, μέτοχος της FRAPORT με ποσοστό 8,45%, είναι η αεροπορική εταιρία Deutsche Lufthansa AG. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα[59], η Lufthansa δεν πραγματοποιεί, προς το παρόν, πτήσεις από και προς τα αεροδρόμια της Ομάδας Α και Β, αλλά πραγματοποιεί αποκλειστικά πτήσεις από και προς την Αθήνα, τακτικά καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους, και από και προς το Ηράκλειο Κρήτης, κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών. Η εταιρία προτίθεται, ωστόσο, να εκκινήσει, στα μέσα Μαΐου του 2016, δρομολόγια μεταξύ αφενός του Μονάχου και αφετέρου της Σαντορίνης και της Κέρκυρας60. Σχετικά με το ενδεχόμενο επίπτωσης της υπό εξέταση πράξης στη λειτουργία της αγοράς παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών (η οποία, πάντως, δεν αποτελεί εξεταζόμενη αγορά στο πλαίσιο της υπό κρίση συγκέντρωσης), λόγω της υφιστάμενης μετοχικής σχέσης μεταξύ της FRAPORT και της Lufthansa, η γνωστοποιούσα τονίζει ότι η Lufthansa συμμετέχει μόνο με πολύ μικρό ποσοστό στη FRAPORT και υπογραμμίζει επιπροσθέτως ότι δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση οιαδήποτε διακριτική μεταχείριση ενός ή περισσοτέρων αερομεταφορέων με βάση το κατωτέρω εκτιθέμενο αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο σχετικά με την τιμολόγηση[61].

---

2. Στο πλαίσιο του σκοπού της, η Εταιρεία δύναται να προβαίνει σε κάθε είδους έργα και να παρέχει κάθε είδους υπηρεσίες που συνδέονται με την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των ανωτέρω περιφερειακών αεροδρομίων καθώς και να πραγματοποιεί εν γένει κάθε άλλη δραστηριότητα αμέσως ή εμμέσως σχετιζόμενη με και εξυπηρετούσα τον σκοπό της, σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της Σύμβασης Παραχώρησης.

3. Για την επίτευξη, προώθηση και ανάπτυξη του σκοπού της εταιρείας είναι δυνατή:

(α) Η συμμετοχή σε κοινοπραξίες με οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα και η συνεργασία με φυσικά ή νομικά πρόσωπα, διεθνείς ή εθνικές, επαγγελματικές, επιστημονικές, δημοσιογραφικές, πολιτιστικές και κοινωνικές οργανώσεις επιχειρήσεις, βιομηχανίες και οργανισμούς.

(β) Η συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης και επιδότησης καθώς και σε οποιοδήποτε πρόγραμμα τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης συστημάτων διαχείρισης ψηφιακών δεδομένων εν γένει.

(γ) Η συμμετοχή σε επενδυτικά και αναπτυξιακά προγράμματα του ελληνικού Δημοσίου.

(δ) Η ίδρυση υποκαταστημάτων ή πρακτορείων ή γραφείων οπουδήποτε στην ημεδαπή.».

Αντίστοιχος όρος περιέχεται στο Καταστατικό της «FRAPORT Περιφερει ακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Β Α.Ε.» σε σχέση με τα αεροδρόμια 1) Ρόδου, 2) Κω, 3) Σαντορίνης, 4) Μυκόνου, 5) Μυτιλήνης, 6) Σάμου και 7) Σκιάθου.

[55] Σχετικά με την ακριβή διαδικασία της παραχώρησης της εκμετάλλευσης των αεροδρομίων, βλ. κατωτέρω, Ενότητα ΙΔ.

[56] Βλ. σχετικά σελ. 124 «Visual Fact Book Full Year 2015», http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/investor-relations/visual_fact_book/visual-fact-book-2015/jcr:content.file/visual-fact-book-2015.pdf

[57] http://www.fraport.com/en/investor-relations/the-fraport-share-/basic-data-shareholder-structure.html

[58] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 700/29.01.2016 απαντητική επιστολή της FRAPORT.

[59] Βλ. την υπ’αριθ. πρωτ. 1795/9.3.2016 απαντητική επιστολή της FRAPORT.

[60] Η εταιρία παραπέμπει σε δημοσιεύματα στον τύπο (http://dailyhellas.com/2015/11/04/lufthansa-includes-santorini-and-corfu-in-its-summer-schedule).

[61] Βλ. και την υπ’ αριθ. πρωτ. 1795/9.3.2016 απαντητική επιστολή της FRAPORT.

49. Στον πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνεται η διασύνδεση των αεροδρομίων, στη διαχείριση των οποίων συμμετέχει η FRAPORT, με αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β[62]:

Αεροδρόμιο	Χώρα	Διασύνδεση με τα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β
Antalya	Τουρκία	-
Burgas	Βουλγαρία	-
Delhi	Ινδία	-
Frankfurt	Γερμανία	**Ομάδας Α** (Κέρκυρα, Χανιά, Καβάλα, Άκτιο, Θεσσαλονίκη) **Ομάδας Β** (Μύκονος, Σαντορίνη, Κως, Ρόδος)
Hanover	Γερμανία	**Ομάδας Α** (Κέρκυρα, Χανιά, Θεσσαλονίκη) **Ομάδας Β** (Κως, Ρόδος)
St. Petersburg	Ρωσία	**Ομάδας Α** (Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη, Ζάκυνθος) **Ομάδας Β** (Ρόδος)
Lima	Περού	-
Dakar	Σενεγάλη	-
Ljubljana	Σλοβενία	-
Varna	Βουλγαρία	-
Xi’am	Κίνα	-

50. Όπως παρατηρείται, υφίσταται διασύνδεση μεταξύ τριών αεροδρομίων, στη διαχείριση των οποίων συμμετέχει η FRAPORT (Φρανκφούρτης, Αννόβερου και Αγίας Πετρούπολης) και α) έξι αεροδρομίων της Ομάδας Α (Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Ακτίου, Καβάλας και Χανίων) και β) τεσσάρων αεροδρομίων της Ομάδας Β (Ρόδου, Κω, Σαντορίνης και Μυκόνου).

51. Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι τα ποσοστά της επιβατικής κίνησης σε πτήσεις που πραγματοποιούνται από και προς τα τρία αεροδρόμια στη διαχείριση των οποίων συμμετέχει η FRAPORT, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων της Φρανκφούρτης, του Αννόβερου και της Αγίας Πετρούπολης προς τα αεροδρόμια των Ομάδων Α (Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Ακτίου, Καβάλας και Χανίων) και Β (Ρόδου, Κω, Σαντορίνης και Μυκόνου) με τα οποία υπάρχει διασύνδεση, διαμορφώνονται ως εξής:

Αεροδρόμιο	Ποσοστό επιβατικής κίνησης που αντιστοιχεί στα αεροδρόμια της Φρανκφούρτης, του Αννόβερο και της Αγ. Πετρούπολης
Θεσσαλονίκης	3,28%
Κέρκυρας	3,28%
Χανίων	1,16%
Ζακύνθου	0,69%
Ακτίου	2,60%
Καβάλας	3,75%
Ρόδου	7,10%
Κω	6,89%
Σαντορίνης	0,25%
Μυκόνου	0,09%

52. Η τρέχουσα σύνθεση του Δ.Σ. της FRAPORT A.G.[63] είναι η εξής:

ΣΥΝΘΕΣΗ Δ.Σ. FRAPORT A.G.	
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ
Dr. Stefan Schulte	Πρόεδρος
Anke Giesen	Μέλος
Michael Muller	Μέλος
Dr. Matthias Zieschang	Μέλος

[62] Ο πίνακας προέκυψε από την επεξεργασία στοιχείων του Παραρτήματος I που προσκόμισε η FRAPORT με την υπ’ αριθ. πρωτ. 1795/9.3.2015 απαντητική επιστολή της.

[63] Σύμφωνα με την υπ’ αριθ. πρωτ. 1705/7.3.2016 απαντητική επιστολή της FRAPORT και το «Visual Fact Book Full Year 2015», σελ 128-131. Η εταιρία δηλώνει ότι κανένα από τα ως άνω μέλη του Δ.Σ της FRAPORT δεν ελέγχει ως μέτοχος/δεν είναι μέλος διοίκησης ή εποπτείας επιχείρησης που δραστηριοποιείται σε σχετική οριζόντια αγορά, αλλά ούτε και σε σχετική αγορά που δύναται να θεωρηθεί κάθετη (προγενέστερου σταδίου) ως προς την αγορά διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών.

53. Ο παγκόσμιος κύκλος εργασιών του ομίλου την οικονομική χρήση 2014 ανήλθε σε 2.396 εκ. ευρώ και ο κοινοτικός σε […] εκ. ευρώ[64], ενώ για την οικονομική χρήση του 2015[65] ο παγκόσμιος ανήλθε σε 2.599 εκ. ευρώ, και ο κοινοτικός σε […] εκ. ευρώ.

Ι.Γ.2. Αεροδρόμια Ομάδας Α - Αεροδρόμια Ομάδας Β

54. Εκτός από το γνωστοποιούν μέρος, στη συγκέντρωση συμμετέχουν:

α) η Ομάδα Α των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων: 1) Θεσσαλονίκης, 2) Κέρκυρας, 3) Ζακύνθου, 4) Κεφαλληνίας, 5) Ακτίου, 6) Καβάλας και 7) Χανίων.

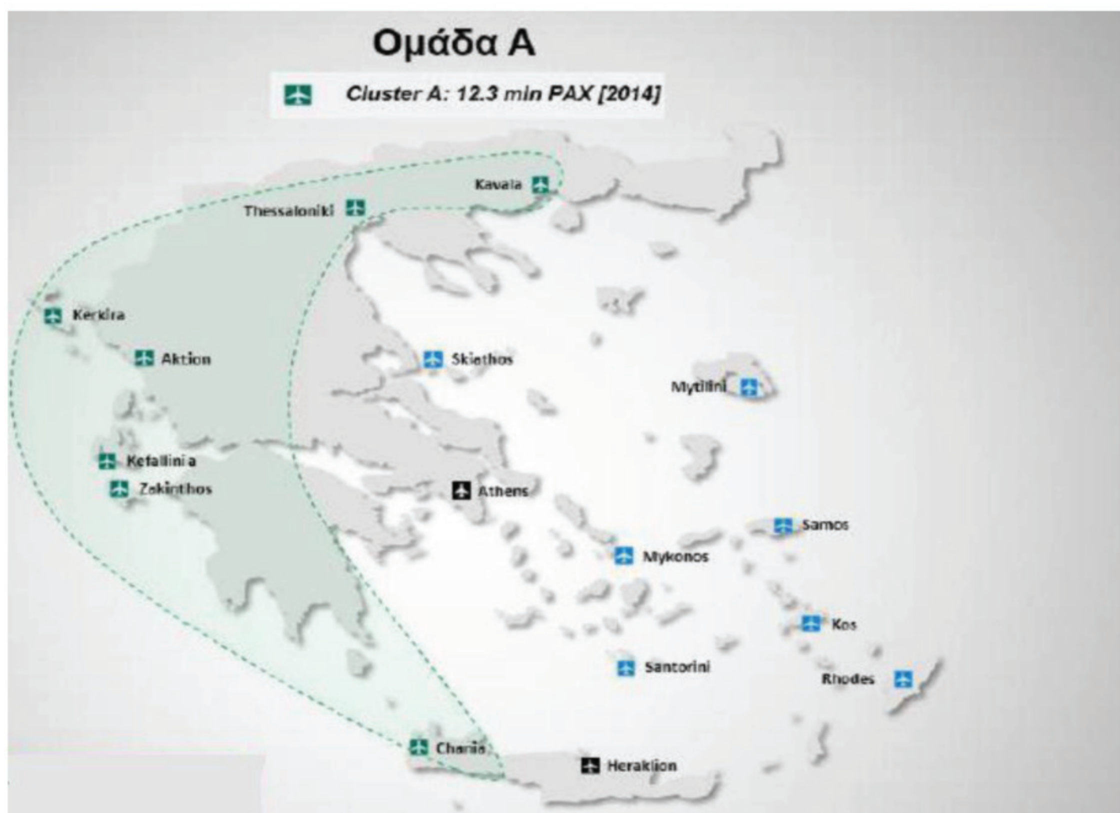
β) η Ομάδα Β των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου, δηλαδή των αεροδρομίων:1) Ρόδου, 2) Κω, 3) Σαντορίνης, 4) Μυκόνου, 5) Μυτιλήνης, 6) Σάμου και 7) Σκιάθου.

55. Επί του παρόντος και μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης της Παραχώρησης (όπως ορίζεται στις Συμβάσεις Παραχώρησης), οι υπηρεσίες διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών επί των 14 αεροδρομίων της Ομάδας Α και της Ομάδας Β παρέχονται από την ΥΠΑ[66], τα δε αεροδρόμια δεν έχουν κάποια εταιρική μορφή. Τα δικαιώματα χρήσης, διαχείρισης, ανάπτυξης, επέκτασης, συντήρησης και εκμετάλλευσης των 14 αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β ανήκουν στο Δημόσιο, το οποίο έχει μεταβιβάσει στο ΤΑΙΠΕΔ το σχετικό δικαίωμα παραχώρησής τους.

56. Τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια αποτελούν το πρώτο σημείο εισόδου στην Ελλάδα για πολλούς διεθνείς ταξιδιώτες. Οι βασικοί αερομεταφορείς, οι οποίοι κάνουν χρήση των αεροδρομίων αυτών, είναι οι: Aegean Airlines, Ryanair, EasyJet[67].

57. Στη συνέχεια παρατίθενται στοιχεία για τα αεροδρόμια της κάθε Ομάδας, καθώς και πίνακες με ποσοτικά στοιχεία αναφορικά με τις αερολιμενικές υποδομές και την επιβατική κίνηση των αεροδρομίων της Ομάδας Α και της Ομάδας Β, αντίστοιχα.

Ι.Γ.2.1. Αεροδρόμια Ομάδας Α



64 […]

65 Βλ. υπ΄αριθ. πρωτ. 2447/1.4.2016 απαντητική επιστολή της FRAPORT.

66 Πρβλ. λ.χ ρήτρα 4.3.2. (ιθ) Συμβάσεων Παραχώρησης, όπου το Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να διασφαλίζει ότι η ΥΠΑ θα συνεργάζεται με τον Παραχωρησιούχο και θα παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, το ανθρώπινο δυναμικό και την τεχνική υποστήριξη που απαιτούνται για την ομαλή μετάβαση της λειτουργίας κάθε περιφερειακού αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο.

67 Βλ.. http://www.fraport.com/en/investor-relations/events-und-publications/publications/visual-fact-book.html

α) Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»

58. Το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, καθώς και το βόρειο τμήμα της χώρας, δεδομένου ότι η συγκεκριμένη πόλη αποτελεί επιχειρηματικό και διοικητικό κέντρο στη συγκεκριμένη περιοχή. Ως εκ τούτου, η πόλη αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό, μεταξύ άλλων, για επαγγελματίες, οι οποίοι απαιτούν αεροπορικές υπηρεσίες καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί, επίσης, τουριστικούς προορισμούς στο βόρειο τμήμα της χώρας, καθώς και πολλούς ιδιώτες, για παράδειγμα Έλληνες ομογενείς, οι οποίοι ζουν σε άλλες χώρες και επισκέπτονται τις οικογένειές τους και αντίστροφα. Αυτή η ολοκληρωμένη διάρθρωση της ζήτησης έχει ως αποτέλεσμα ένα διαφοροποιημένο χαρτοφυλάκιο αγορών προέλευσης. Τα τελευταία χρόνια, οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους έχουν αυξήσει τις πτήσεις τους προς τη Θεσσαλονίκη και το αεροδρόμιο «Μακεδονία» θα μπορούσε μελλοντικά να αποτελέσει Διακομιστικό Αεροδρόμιο (Hub) για κάποιον από τους μεγάλους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους.[68]

β) Αεροδρόμιο Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας»

59. Στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο, το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης πραγματοποιείται μεταξύ των μηνών Ιουνίου και Σεπτεμβρίου. Η επιβατική κίνηση παρουσίασε μείωση από το 2003 μέχρι το 2011, ενώ, κατά τη διάρκεια του 2011, αυξήθηκε κατά 6%, με το μερίδιο αγοράς των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους να έχει παρουσιάσει σημαντική αύξηση. Και στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο, οι προγραμματισμένες πτήσεις πλήρους εξυπηρέτησης υπερτερούν σε σχέση με τις πτήσεις χαμηλού κόστους (σε αναλογία 82% - 18%, το 2012).

γ) Αεροδρόμιο Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός»

60. Στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο, τα επίπεδα επιβατικής κίνησης παρουσίασαν πτωτική τάση κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας, υπάρχει εποχικότητα, με κορύφωση της κίνησης μεταξύ των μηνών Ιουνίου και Σεπτεμβρίου, ενώ ιστορικά κυριαρχούν οι εταιρίες ναυλωμένων πτήσεων.

δ) Αεροδρόμιο Κεφαλληνίας

61. Στο αεροδρόμιο της Κεφαλλονιάς, το επίπεδο της επιβατικής κίνησης παραμένει, τα τελευταία έτη, σε γενικές γραμμές σταθερό, υπάρχει εποχικότητα, με κορύφωση της κίνησης μεταξύ των μηνών Ιουνίου και Σεπτεμβρίου, οι αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων κυριαρχούν και εξυπηρετούν πάνω από το 80% της επιβατικής κίνησης, ενώ οι προγραμματισμένες πτήσεις πλήρους εξυπηρέτησης υπερτερούν σε σχέση με τις πτήσεις χαμηλού κόστους (σε αναλογία 86% - 14%, το 2012).

ε) Αεροδρόμιο Ακτίου

62. Το συγκεκριμένο αεροδρόμιο προσφέρει άμεση πρόσβαση από αέρος στη Δυτική Ελλάδα και την περιφέρεια της Ηπείρου, καθώς και στη Λευκάδα στο Ιόνιο Πέλαγος, από το οποίο απέχει 20 χιλιόμετρα. Και εδώ υπάρχει εποχικότητα, με κορύφωση της κίνησης μεταξύ των μηνών Ιουνίου και Σεπτεμβρίου, ενώ οι αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων κυριαρχούν, εξυπηρετώντας μερίδιο μεγαλύτερο του 65% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Οι πτήσεις χαμηλού κόστους είναι σημαντικά λιγότερες σε σχέση με τις προγραμματισμένες πτήσεις πλήρους εξυπηρέτησης (σε αναλογία 91% - 9%, το 2012).

63. Σημειώνεται ότι το αεροδρόμιο του Ακτίου είναι και στρατιωτική αεροπορική βάση με σημαντικό ρόλο στην Ανατολική Μεσόγειο, καθώς εκεί δραστηριοποιείται το ΝΑΤΟ και η Πολεμική Αεροπορία.

στ) Αεροδρόμιο Καβάλας

64. Το αεροδρόμιο της Καβάλας προσφέρει άμεση πρόσβαση από αέρος στις περιφέρειες της Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας/Θράκης. Η επιβατική κίνηση η οποία και σε αυτή την περίπτωση παρουσιάζει κορύφωση μεταξύ των μηνών Ιουνίου και Σεπτεμβρίου, εμφάνισε πτωτική τάση κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας.

ζ) Αεροδρόμιο Χανίων

65. Τα Χανιά είναι το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο στην Κρήτη, μετά το αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά ποσοστό 2,3% ετησίως, κατά την περίοδο από το 2003 έως το 2011. Οι προγραμματισμένες πτήσεις πλήρους εξυπηρέτησης υπερτερούν σημαντικά σε σχέση με τις πτήσεις χαμηλού κόστους (σε αναλογία 79% - 21%, το 2012). Τα τελευταία χρόνια, τα Χανιά αρχίζουν να γίνονται σημαντική αγορά προορισμού για τους Σκανδιναβικούς αερομεταφορείς. Περαιτέρω, εκτιμάται ότι η πιθανή κατάργηση των θεωρήσεων εισόδου (visas) θα οδηγήσει σε αύξηση του τουρισμού από τη Ρωσία[69]. Σημειώνεται ότι το αεροδρόμιο των Χανίων είναι συγχρόνως σημαντική στρατιωτική αεροπορική βάση, που διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην Ανατολική Μεσόγειο. Ένα ευρύ φάσμα στρατιωτικών δραστηριοτήτων είναι εγκατεστημένες στο αεροδρόμιο των Χανίων και συγκεκριμένα δραστηριότητες της Πολεμικής Αεροπορίας, του Ναυτικού των ΗΠΑ και του ΝΑΤΟ.

66. Οι αερολιμενικές και εμπορικές υποδομές των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α απεικονίζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

---

[68] Βλ. σελ. 27 του υπ’αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[69] Βλ. το Πληροφοριακό σημείωμα (Information Memorandum) που έθεσε το ΤΑΙΠΕΔ στη διάθεση των επενδυτών κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού (βλ. Παράρτημα VI της υπ’αριθ. πρωτ. 1705/7.3.2016 απαντητικής επιστολής της FRAPORT).

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ				ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ[11]		
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ/ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ	ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΙ (αριθμός – μήκος)	ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ (αρ. – επιφανεια)	ΠΥΛΕΣ	ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ-ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ	Θέσεις Πάρκινγκ	Επιφάνεια Εμπορικής Περιοχής
1. Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» 13 χλμ νοτιανατολικά της πόλης	**2** 2.410 μ 2.440 μ	**1** 27.339 μ²	**24**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ΑΤΜ, F&B[12], DUTY FREE, Ανταλλακτήριο συναλλάγματος, Βιβλιοπωλείο	1.850 αυτοκίνητα/ 110 λεωφορεία	224.400 μ²
2. Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας» Ανατολική ακτή, 3χλμ από την πόλη	**1** 2.373 μ	**1** 26.000 μ²	**7**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ΑΤΜ, F&B DUTY FREE, Βιβλιοπωλείο	607 αυτοκίνητα/ 16 λεωφορεία	99.250 μ²
3. Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός» 3,7 χλμ νότια από την πρωτεύουσα	**1** 2.228 μ	**1** 25.090 μ²	**8**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ΑΤΜ, F&B	255 αυτοκίνητα/ 20 λεωφορεία	58.500 μ²
4. Κεφαλονιάς 10 χλμ νότια από την πρωτεύουσα	**1** 2.436 μ	**1** 6.800 μ²	**3**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ΑΤΜ, Τουριστικό γραφείο, F&B, DUTY FREE.	165 αυτοκίνητα/ 20 λεωφορεία	27.200 μ²
5. Ακτίου «Πρέβεζας – Ακτίου»	**1** 2.871 μ	**1** 7.500 μ²	**5**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, F&B,	65 αυτοκίνητα/ 18 λεωφορεία	34.075 μ²
6. Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος» 30 χλμ από την πόλη	**1** 3.000 μ	**1** 6.800 μ²	**6**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ΑΤΜ, F&B	286 αυτοκίνητα/ 15 λεωφορεία	90.000 μ²
7. Χανίων «Ιωάννης Δασκαλογιάννης» 14 χλμ βορειοανατολικά της πόλης	**1** 3.348 μ	1 13.900 μ²	**8**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ΑΤΜ, F&B DUTY FREE, Βιβλιοπωλείο	689 αυτοκίνητα/ 35 λεωφορεία	84.850 μ²

[11] Βλ. το Πληροφοριακό σημείωμα (Information Memorandum) που έθεσε το ΤΑΙΠΕΔ στη διάθεση των επενδυτών κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού (βλ. Παράρτημα VI της υπ’αριθ. πρωτ. 1705/7.3.2016 απαντητικής επιστολής της FRAPORT).
[12] Food and Beverage (Φαγητό και ποτό).

67. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με την επιβατική κίνηση του έτους 2015, τις πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού, τις αγορές προέλευσης της επιβατικής κίνησης, καθώς και την εποχικότητα αυτής.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ					
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ 2015[13] (εκ. επιβάτες)	ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ 2015[14] (ποσοστό επί της συνολικής επιβατικής κίνησης)	ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 2015[15] (ποσοστό επί της συνολικής επιβατικής κίνησης)	ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ[16]	ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΚΙΝΗΣΗΣ[17]
Θεσσαλονίκης	5,341	43,34%	56,66%	Εσωτερική κίνηση, Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιταλία, Κύπρος, Ρωσία	44,77%
Κέρκυρας	2,438	10,36%	89,64%	Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία, Αυστρία	76%
Ζακύνθου	1,268	4,45%	95,55%	Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Δημοκρατία της Τσεχίας, Αυστρία, Ρωσία	85%
Κεφαλονιάς	0,492	11,35%	88,65%	Εσωτερική κίνηση, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Αυστρία.	78%

Ακτίου	0,388	2,13%	97,87%	Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Γερμανία	82%
Καβάλας	0,243	32,31%	67,69%	Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο,	67%
Χανίων	2,702	30,61%	69,39%	Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Σκανδιναβικές χώρες	67%

68. Αναλύοντας τα δεδομένα του ανωτέρω Πίνακα, παρατηρείται ότι, με βάση τα στοιχεία της επιβατικής κίνησης του 2015, το μεγαλύτερο σε διακίνηση επιβατών αεροδρόμιο της Ομάδας Α είναι εκείνο της Θεσσαλονίκης, με δεύτερο μεγαλύτερο το αεροδρόμιο των Χανίων. Ακολουθούν τα αεροδρόμια της Κέρκυρας και της Ζακύνθου. Πολύ μικρότερη επιβατική κίνηση παρουσιάζουν τα αεροδρόμια της Κεφαλονιάς, του Ακτίου και της Καβάλας.

69. Η εποχικότητα της επιβατικής κίνησης είναι χαμηλότερη στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία» (44,77%) σε σχέση με την εποχικότητα της κίνησης των υπόλοιπων έξι αεροδρομίων της Ομάδας Α, καθώς, όπως προαναφέρθηκε, αυτό αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό για επαγγελματίες, οι οποίοι απαιτούν αεροπορικές υπηρεσίες καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους. Στο αεροδρόμιο των Χανίων, η εποχικότητα της επιβατικής κίνησης είναι της τάξης του 58,19% ενώ στα υπόλοιπα πέντε αεροδρόμια ποσοστό 70,28% έως 85,92% της ετήσιας επιβατικής κίνησης λαμβάνει χώρα την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου.

70. Οι πτήσεις εξωτερικού στα περισσότερα αεροδρόμια υπερτερούν (με ποσοστά επί της συνολικής επιβατικής κίνησης που κυμαίνονται από 97,87% στο Άκτιο έως 56,66% στη Θεσσαλονίκη) έναντι των πτήσεων εσωτερικού (με αντίστοιχα ποσοστά που κυμαίνονται από 2,13% στο Άκτιο έως 43,34% στη Θεσσαλονίκη).

71. Η συνολική επιβατική κίνηση των αεροδρομίων της ομάδας Α αυξήθηκε κατά 6,56% το 2015 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ η μεταβολή της επιβατικής κίνησης ανά αεροδρόμιο, κατά την ίδια χρονική περίοδο, παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα.

Ομάδα Α – Επιβατική κίνηση ετών 2014 και 2015			
Αεροδρόμιο	**2014**	**2015**	**Μεταβολή**
Ακτίου	358.245	388.295	7,74%
Θεσσαλονίκης	4.950.726	5.341.293	7,31%
Ζακύνθου	1.188.147	1.268.497	6,33%
Καβάλας	222.965	243.745	8,53%
Κέρκυρας	2.383.378	2.438.016	2,24%
Κεφαλονιάς	479.432	492.502	2,65%
Χανίων	2.447.566	2.702.283	9,43%
Σύνολα	**12.030.459**	**12.874.631**	**6,56%**

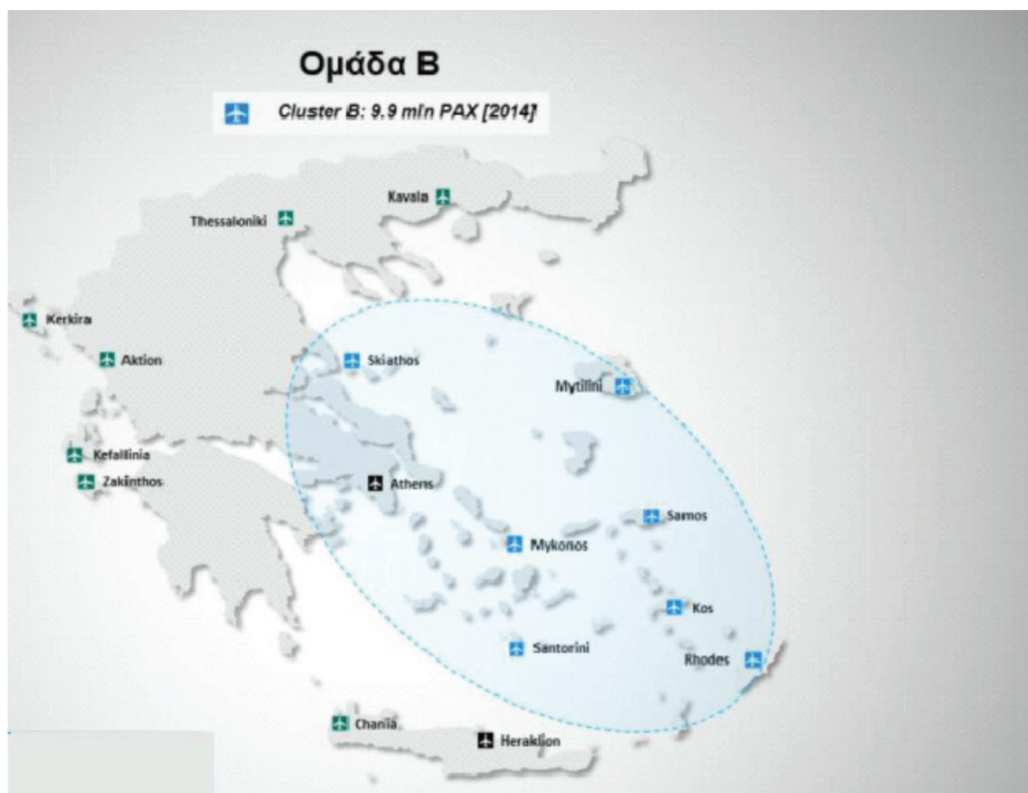
72. Ο παγκόσμιος και κοινοτικός κύκλος εργασιών που προέκυψε από την εκμετάλλευση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α για την οικονομική χρήση 2015 ανέρχεται σε € [...]. Ο πίνακας που ακολουθεί περιέχει ανάλυση του κύκλου εργασιών ανά περιφερειακό αεροδρόμιο της Ομάδας Α, για τα έτη 2014[70] και 2015[71], καθώς και το ποσοστό μεταβολής τους.

Ομάδα Α – Κύκλος εργασιών (€) ετών 2014 και 2015			
Αεροδρόμιο	**2014**	**2015**	**Μεταβολή**
Ακτίου	[...]	[...]	[...]
Θεσσαλονίκης	[...]	[...]	[...]
Ζακύνθου	[...]	[...]	[...]
Καβάλας	[...]	[...]	[...]
Κέρκυρας	[...]	[...]	[...]
Κεφαλονιάς	[...]	[...]	[...]
Χανίων	[...]	[...]	[...]
Σύνολα	[...]	[...]	[...]

[70] Βλ. σελ. 36 του υπ’ αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 εντύπου γνωστοποίησης και ανάλυση του κύκλου εργασιών ανά αεροδρόμιο στο Παράρτημα IV της υπ’ αριθ. πρωτ. 1096/12.2.2016 απαντητικής επιστολής της γνωστοποιούσας.

[71] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 2392/30.3.2015 απαντητική επιστολή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Ι.Γ.2.2. Αεροδρόμια Ομάδας Β



α) Αεροδρόμιο Ρόδου «Διαγόρας»

73. Η Ρόδος αποτελεί βασικό τουριστικό προορισμό στο Νοτιανατολικό Αιγαίο και το αεροδρόμιο «Διαγόρας» είναι το τέταρτο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο στην Ελλάδα, μετά τα αεροδρόμια των Αθηνών και του Ηρακλείου και της Θεσσαλονίκης. Από το 2003 έως το 2011, η ετήσια αύξηση των επιβατών του ήταν της τάξης του 3,4%. Το ποσοστό των ναυλωμένων πτήσεων του αεροδρομίου έφτασε το 90% το 2011. Οι προγραμματισμένες πτήσεις πλήρους εξυπηρέτησης υπερτερούν σημαντικά σε σχέση με τις πτήσεις χαμηλού κόστους (σε αναλογία 87% - 13%, το 2012).

β) Αεροδρόμιο Κω «Ιπποκράτης»

74. Η Κως αποτελεί ένα σημαντικό τουριστικό προορισμό του νοτιοανατολικού Αιγαίου. Το αεροδρόμιο του νησιού παρουσίασε μεγάλη αύξηση της επιβατικής κίνησης, από το 2003 έως το 2011, με ποσοστά αύξησης της τάξης του 3,5% ετησίως. Ένα σημαντικό ποσοστό της εν λόγω αύξησης οφείλεται στην αύξηση των επιβατών των πτήσεων εταιριών χαμηλού κόστους. Οι προγραμματισμένες πτήσεις πλήρους εξυπηρέτησης υπερτερούν σημαντικά σε σχέση με τις πτήσεις χαμηλού κόστους (σε αναλογία 84% - 16%, το 2012).

γ) Αεροδρόμια Μυτιλήνης «Οδυσσέας Ελύτης», Σαντορίνης, Μυκόνου, Σκιάθου «Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης», Σάμου «Αρίσταρχος της Σάμου»

75. Στο αεροδρόμιο Μυτιλήνης, τα επίπεδα της επιβατικής κίνησης εμφάνισαν ραγδαία αύξηση από το 2003 έως το 2011. Σε αυτά της Σαντορίνης και Μυκόνου παρατηρήθηκε κατά την ίδια περίοδο ανοδική τάση στην επιβατική κίνηση, ενώ σε αυτά της Σκιάθου και Σάμου παρατηρήθηκε μικρή μεταβολή.

76. Οι αερολιμενικές και εμπορικές υποδομές των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Β απεικονίζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ				ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ[18]		
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ/ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ	**ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΙ (αριθμός – μήκος)**	**ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ (αρ. – επιφανεια)**	**ΠΥΛΕΣ**	**ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ-ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ**	**Θέσεις Πάρκινγκ**	**Επιφάνεια Εμπορικής Περιοχής**
Ρόδου «Διαγόρας» 14 χλμ	**1** 3.305 μ	**1** 49.155 $μ^2$	**16**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ATM, F&B, DUTY FREE,	420 αυτοκίνητα/ 45 λεωφορεία	112.500 $μ^2$
Κω «Ιπποκράτης» 27 χλμ	**1** 2.390 μ	**1** 5.905 $μ^2$	**4**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ATM, F&B DUTY FREE, Τουριστικό Γραφείο	191 αυτοκίνητα/ 45 λεωφορεία	83.000 $μ^2$
Σαντορίνης 6 χλμ	**1** 2.125 μ	**1** 3.710 $μ^2$	**4**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ATM, F&B, DUTY FREE, Τουριστικό Γραφείο	197 αυτοκίνητα/ 20 λεωφορεία	36.800 $μ^2$
Μυκόνου 4 χλμ	**1** 1.902 μ	**1** 8.850 $μ^2$	**4**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ATM, F&B, DUTY FREE, Τουριστικό Γραφείο	110 αυτοκίνητα/ 10 λεωφορεία	26.600 $μ^2$
Μυτιλήνης «Οδυσσέας Ελύτης» 4 χλμ	**1** 2.125 μ	**1** 2.500 $μ^2$	**5**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ATM, F&B,	120 αυτοκίνητα/ 10 λεωφορεία	34.800 $μ^2$
Σκιάθου «Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης» 3 χλμ	**1** 1628 μ	**1** 6.400 $μ^2$	**3**	F&B	196 αυτοκίνητα/ 13 λεωφορεία	9.000 $μ^2$
Σάμου «Αρίσταρχος της Σάμου» 15 χλμ	**1** 2.044 μ	**1** 8.850 $μ^2$	**4**	Ενοικίαση αυτοκινήτων, ATM,	300 αυτοκίνητα/ 35 λεωφορεία	65.400 $μ^2$

[18] Στοιχεία από το πληροφοριακό σημείωμα που έθεσε το ΤΑΙΠΕΔ στη διάθεση των επενδυτών κατά τη διάρκεια της διαγωνιστικής διαδικασίας. Βλ. Παράρτημα VI της υπ’αριθ. πρωτ. 1705/7.3.2016 απαντητικής επιστολής της FRAPORT.

77. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με την επιβατική κίνηση του έτους 2015, τις πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού, τις αγορές προέλευσης της επιβατικής κίνησης, καθώς και την εποχικότητα αυτής.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ					
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	**ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ 2015[19] (εκ. επιβάτες)**	**ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ 2015[20] (ποσοστό επί της συνολικής επιβατικής κίνησης)**	**ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 2015[21] (ποσοστό επί της συνολικής επιβατικής κίνησης)**	**ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ[22]**	**ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΚΙΝΗΣΗΣ[23]**
Ρόδου	4,579	17,32%	82,68%	Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο Ιταλία Ρωσία	71,54%
Κω	2,144	9,38%	90,62%	Γερμανία	76,62%
Σαντορίνης	1,496	51,55%	48,45%	Ευρώπη	69,49%
Μυκόνου	0,876	36,86%	63,14%	Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιταλία, Β.Αμερική	82,59%
Μυτιλήνης	0,481	68,53%	31,47%	Εσωτερική κίνηση και διεθνής	54,05%
Σκιάθου	0,353	9,79%	90,21%	Ηνωμένο Βασίλειο, Κύπρος, Νορβηγία	89,44%
Σάμου	0,403	37,03%	62,97%	Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Αυστρία	71,31%

[19] Σύμφωνα με στοιχεία της ΥΠΑ βλ. http://www.ypa.gr/profile/statistics/temporarystatistics αρχείο xls «ΜΗΝΙΑΙΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ – ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2015».

[20] Μετά από επεξεργασία στοιχείων της ΥΠΑ έτους 2015 ως ανωτέρω.

[21] Μετά από επεξεργασία στοιχείων της ΥΠΑ έτους 2015 ως ανωτέρω.

[22] Στοιχεία από το πληροφοριακό σημείωμα που έθεσε το ΤΑΙΠΕΔ στη διάθεση των επενδυτών κατά τη διάρκεια της διαγωνιστικής διαδικασίας. Βλ. Παράρτημα VI της υπ’ αριθ. πρωτ. 1705/7.3.2016 απαντητικής επιστολής της FRAPORT.

[23] Το ποσοστό της ετήσιας επιβατικής κίνησης που λαμβάνει χώρα την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου, μετά από επεξεργασία στοιχείων της ΥΠΑ έτους 2015 ως ανωτέρω.

78. Αναλύοντας τα δεδομένα του ανωτέρω Πίνακα, παρατηρείται ότι, με βάση τα στοιχεία της επιβατικής κίνησης του 2015, το μεγαλύτερο σε διακίνηση επιβατών αεροδρόμιο της Ομάδας Β είναι εκείνο της Ρόδου, με δεύτερο μεγαλύτερο το αεροδρόμιο της Κω και τρίτο εκείνο της Σαντορίνης. Ακολουθεί το αεροδρόμιο της Μυκόνου και πολύ μικρότερη επιβατική κίνηση παρουσιάζουν τα αεροδρόμια της Μυτιλήνης, της Σάμου και της Σκιάθου.

79. Η εποχικότητα της κίνησης είναι χαμηλότερη στο Αεροδρόμιο της Μυτιλήνης (54,05%) σε σχέση με την εποχικότητα των υπόλοιπων έξι αεροδρομίων της Ομάδας Β, καθώς η Μυτιλήνη αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό για επαγγελματίες οι οποίοι απαιτούν αεροπορικές υπηρεσίες καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους. Στη Σαντορίνη η εποχικότητα είναι της τάξης του 69,49%, ενώ στα υπόλοιπα πέντε αεροδρόμια ποσοστό 71,31% έως 88,44% της ετήσιας επιβατικής κίνησης λαμβάνει χώρα την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου.

80. Οι πτήσεις εξωτερικού στα περισσότερα αεροδρόμια υπερτερούν (με ποσοστά επί της συνολικής επιβατικής κίνησης που κυμαίνονται από 90,62% στην Κω έως 31,47% στη Μυτιλήνη) έναντι των πτήσεων εσωτερικού (με αντίστοιχα ποσοστά που κυμαίνονται από 68,53% στη Μυτιλήνη έως 9,38% στην Κω).

81. Η συνολική επιβατική κίνηση των αεροδρομίων της ομάδας Β παρουσίασε αύξηση της τάξης του 4,22% το 2015 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ η μεταβολή της επιβατικής κίνησης ανά αεροδρόμιο, κατά την ίδια χρονική περίοδο, παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα.

Ομάδα Β – Επιβατική κίνηση ετών 2014 και 2015			
Αεροδρόμιο	**2014**	**2015**	**Μεταβολή**
Κω	2.213.464	2.143.860	-3,25%
Μύκονος	778.729	876.057	11,11%
Μυτιλήνη	460.220	481.422	4,40%
Ρόδος	4.552.056	4.579.023	0,59%
Σάμος	396.308	403.150	1,70%
Σαντορίνη	1.179.808	1.495.890	21,13%
Σκιάθος	315.397	353.083	10,67%
Σύνολα	**9.895.982**	**10.332.485**	**4,22%**

82. Ο παγκόσμιος και κοινοτικός κύκλος εργασιών που προέκυψε από την εκμετάλλευση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Β για την οικονομική χρήση 2015 ανέρχεται σε € […].

83. Ο πίνακας που ακολουθεί περιέχει ανάλυση του κύκλου εργασιών ανά περιφερειακό αεροδρόμιο της Ομάδας Β, για τα έτη 2014[72] και 2015[73], καθώς και το ποσοστό μεταβολής τους.

Ομάδα Β – Κύκλος εργασιών (€) ετών 2014 και 2015			
Αεροδρόμιο	**2014**	**2015**	**Μεταβολή**
Κω	[…]	[…]	[…]
Μύκονος	[…]	[…]	[…]
Μυτιλήνη	[…]	[…]	[…]
Ρόδος	[…]	[…]	[…]
Σάμος	[…]	[…]	[…]
Σαντορίνη	[…]	[…]	[…]
Σκιάθος	[…]	[…]	[…]
Σύνολα	[…]	[…]	[…]

Ι.Γ.2.3. Διασύνδεση Μεταξύ Αεροδρομίων της Ίδιας Ομάδας και μεταξύ Αεροδρομίων Ομάδων Α και Β

84. Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνονται οι υφιστάμενες διασυνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων που ανήκουν στην ίδια Ομάδα (Α) και (Β) και στη συνέχεια οι υφιστάμενες διασυνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων των δύο Ομάδων Α και Β.

[72] Βλ. σ. 36 του υπ΄ αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 εντύπου γνωστοποίησης και ανάλυση του κύκλου εργασιών ανά αεροδρόμιο στο Παράρτημα IV της υπ΄ αριθ. πρωτ. 1096/12.2.2016 απαντητικής επιστολής της γνωστοποιούσας.

[73] Βλ. υπ’ αριθ. πρωτ. 2392/30.3.2015 απαντητική επιστολή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ Α							
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	**Θεσ/κης**	**Κέρκυρας**	**Ζακύνθου**	**Κεφαλονιάς**	**Ακτίου**	**Καβάλας**	**Χανίων**
Θεσσαλονίκης		v	v	v			v
Ζακύνθου		v		v			
Κεφαλονιάς	v	v	v		v	v	
Ακτίου		v		v			
Χανίων	v						

ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ Β							
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	**Κω**	**Μύκονος**	**Μυτιλήνη**	**Ρόδος**	**Σάμος**	**Σαντορίνη**	**Σκιάθος**
Κω				v	v	v	v
Μυτιλήνη				v	v	v	
Ρόδος	v						v
Σάμος	v		v	v			
Σαντορίνη	v	v	v				
Σκιάθος	v			v			

ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΟΜΑΔΩΝ Α ΚΑΙ Β						
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	**Κω**	**Μύκονος**	**Μυτιλήνη**	**Ρόδος**	**Σάμος**	**Σαντορίνη**
Θεσσαλονίκης	v	v	v	v	v	v
Κέρκυρας				v		
Ζακύνθου		v				
Ακτίου	v					

Ι.Δ. Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΗ

Ι.Δ.1. ΓΕΝΙΚΑ

85. Αμφότερες οι Συμβάσεις Παραχώρησης υπεγράφησαν στις 14.12.2015 και έχουν το ίδιο ακριβώς περιεχόμενο (διαφοροποιούνται μόνο οι όροι τους που αναφέρονται στην περιγραφή των παραχωρούμενων αεροδρομίων και στο ύψος του τιμήματος). Συνεπώς η ανάλυση που ακολουθεί αναφέρεται και στις δύο Συμβάσεις Παραχώρησης από κοινού. Η απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί των περιφερειακών αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β λαμβάνει χώρα μέσω εταιριών ειδικού σκοπού, αναφορικά με την Ομάδα Α από τη «FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (η «Εταιρία Α»), και αναφορικά με την Ομάδα Β από τη «FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Β ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (η «Εταιρία Β»). Η FRAPORT κατέχει το 65% του κεφαλαίου εκάστης των Εταιριών Α και Β, ενώ το υπόλοιπο 35% κατέχει η SLENTEL[74].

86. Έκαστη των Εταιριών Α και Β είναι συμβαλλόμενη στη σύμβαση παραχώρησης που αφορά την Ομάδα Α και Β αντιστοίχως. Οι λοιποί συμβαλλόμενοι στις Συμβάσεις Παραχώρησης είναι αφενός η Ελληνική Δημοκρατία, νομίμως εκπροσωπούμενη από τους Υπουργούς Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εθνικής Άμυνας, και το ΤΑΙΠΕΔ[75] και αφετέρου οι FRAPORT και SLENTEL, υπό την ιδιότητά τους ως μετόχων των Εταιριών Α και Β.

87. Κατά τα προβλεπόμενα στις Συμβάσεις Παραχώρησης, για τα πρώτα πέντε έτη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, οι αρχικοί μέτοχοι FRAPORT και SLENTEL είναι υποχρεωμένοι να διατηρήσουν συνολικά τουλάχιστον το 70% του συνολικού εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου των Εταιριών Α και Β[76], ενώ η FRAPORT υποχρεούται να διατηρήσει το 33,34% του συνολικού εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου για τουλάχιστον ένα έτος από την Ημερομηνία

---

[74] Σύμφωνα με τη Γνωστοποίηση (βλ. Έντυπο Γνωστοποίησης, παρ. 1, σ. 2) «Η γνωστοποιούμενη συναλλαγή αποτελεί συγκέντρωση (…) υπό την έννοια του Άρθρου 5 παρ. 2 (β) του Ν.3959/2011, και αφορά την παραχώρηση στην κοινοπραξία FRAPORT AG - SLENTEL LTD (μέσω δύο εταιρειών ειδικού σκοπού) της εκμετάλλευσης και παροχής υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης περιφερειακών αεροδρομίων δυο ομάδων (Ομάδα Α και Ομάδα Β) στην Ελληνική επικράτεια για χρονικό διάστημα 40 ετών δυνάμει δύο ανεξάρτητων συμβάσεων παραχώρησης, μια για κάθε ομάδα αεροδρομίων (…). 2 Η Συναλλαγή επάγεται την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου (υπό την έννοια του Άρθρου 5 παρ. 2 (β) του Ν. 3959/2011) επί των δικαιωμάτων που αποτελούν αντικείμενο των συμβάσεων παραχώρησης από την FRAPORT AG, η οποία είναι το μέλος-επικεφαλής της κοινοπραξίας και ασκεί αποκλειστικό έλεγχο επί των δύο εταιρειών ειδικού σκοπού που αποτελούν τον παραχωρησιούχο αντίστοιχα για κάθε μια Ομάδα αεροδρομίων (…)»..

[75] Η υπογραφή των Συμβάσεων Παραχώρησης από το ΤΑΙΠΕΔ εγκρίθηκε με την υπ’ αριθμ. 240Β/13.8.2015 απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΦΕΚ Β//96/17.8.2015), βλ. σημείο 4 Προοιμίου των Συμβάσεων Παραχώρησης.

[76] Βλ. άρθρο 11.3.2 των Συμβάσεων Παραχώρησης

Έναρξης Ισχύος, ήτοι έως τις 14.12.2016 (βλ. και επόμενη ενότητα Ι.Δ.2.)[77]. Η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης εξαρτάται από την πλήρωση των οριζόμενων στις συμβάσεις αναβλητικών αιρέσεων, στις οποίες περιλαμβάνονται η δημοσίευση στο ΦΕΚ του κυρωτικού των συμβάσεων νόμου, η έγκριση της υποβαλλόμενης γνωστοποίησης από την Ε.Α. και η έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τυχόν κρατικών ενισχύσεων[78] και ορίζεται ως η ημερομηνία κατά την οποία βεβαιώνεται εγγράφως από τα συμβαλλόμενα μέρη ότι έχουν εκπληρωθεί οι αιρέσεις αυτές[79].

88. Η Περίοδος Παραχώρησης, η οποία άρχεται από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, λήγει σαράντα (40) έτη μετά από αυτήν, δυνάμενη να παραταθεί για χρονικό διάστημα έως και δέκα (10) ετών[80].

Ι.Δ.2. Συμβάσεις Παραχώρησης

89. Σύμφωνα με τις Συμβάσεις Παραχώρησης, οι Δραστηριότητες Παραχώρησης ορίζονται ως το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου, δηλαδή της Εταιρίας Α ή Β κατά περίπτωση[81], στο πλαίσιο των Συμβάσεων Παραχώρησης.

90. Αντικείμενο των Συμβάσεων Παραχώρησης είναι, σύμφωνα με το άρθρο 4.1 το εξής: «Με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρητής[82] αναθέτει στον Παραχωρησιούχο την Παραχώρηση για τη χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένου του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, καθώς και άλλα δικαιώματα και ειδικότερα:

4.1.1 Το δικαίωμα εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια το οποίο συνίσταται στην παραχώρηση από τον Παραχωρητή στον Παραχωρησιούχο, σε συμμόρφωση και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης:

(α) του αποκλειστικού δικαιώματος επιβολής και είσπραξης των Αερολιμενικών Τελών από τους Χρήστες, για ίδιο λογαριασμό, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης και των δικαιωμάτων των Κατόχων Δικαιωμάτων Αεροδρομίου,

(β) του δικαιώματος εμπορικής εκμετάλλευσης των Υπηρεσιών Αεροδρομίου σε κάθε Περιοχή Παραχώρησης σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και

(γ) κάθε άλλης δραστηριότητας ή επιχειρηματικής δραστηριότητας που παραθέτει ο Παραχωρησιούχος στο Επιχειρηματικό Σχέδιο του ή που κοινοποιεί στον Παραχωρητή για την αύξηση των εσόδων από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και, αν απαιτείται από τους όρους της παρούσας Σύμβασης, για την οποία ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο έχουν παράσχει τη συναίνεσή τους.

4.1.2 Ο Παραχωρησιούχος δεν πρέπει να διεξάγει άλλες δραστηριότητες (σε σχέση με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή άλλως) χωρίς τη συναίνεση του Παραχωρητή ή/ και του Δημοσίου».

---

[77] Βλ. άρθρα 11.3.2 και 11.3.3 των Συμβάσεων Παραχώρησης. Εάν ο Επικεφαλής αλλάξει, νέος Επικεφαλής που θα κατέχει τουλάχιστον το 33,34% του συνολικού εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου πρέπει να διορισθεί εντός 10 ετών από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος (άρθρο 11.3.3 Συμβάσεων Παραχώρησης). Σημειώνεται ότι οποιαδήποτε μεταβολή ιδιοκτησιακού καθεστώτος θα γνωστοποιείται στον Παραχωρητή και το Δημόσιο τουλάχιστον 28 ημέρες προ της επέλευσής της (άρθρο 11.3.1 Συμβάσεων Παραχώρησης). […].

[78] Άρθρο 6.2.1 Συμβάσεων Παραχώρησης, σύμφωνα με το οποίο: «Η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης υπόκειται στην πλήρωση των ακόλουθων αιρέσεων πριν από την εκπνοή της Προθεσμίας Έναρξης Παραχώρησης: (α) (i) Το Ελληνικό Κοινοβούλιο θα ψηφίσει τον νόμο που επικυρώνει την παρούσα Σύμβαση και ο Κυρωτικός Νόμος θα δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (η Ημερομηνία Δημοσίευσης), (ii) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εγκρίνει οποιαδήποτε Ευρωπαϊκή Κρατική Ενίσχυση (σύμφωνα με τα άρθρα 107-109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρώην άρθρα 87-89 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας). (iii) Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει τη ρητή ή σιωπηρή (συγκεκριμένα μέσω της εκπνοής ισχυουσών υποχρεωτικών περιόδων αναμονής) ανεπιφύλακτη έγκριση του ελέγχου της συγκέντρωσης από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού σύμφωνα με τον νόμο 3959/2011, όπως ισχύει, ή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 139/2014, (iv) Θα υπογραφεί κάθε Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο που συνάπτεται ανάμεσα στο Δημόσιο και τους Δανειστές, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8, (v) Θα παραδοθούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο οι Περιοχές Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1 (Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης) υπό τον όρο της προηγούμενης πλήρωσης από τον Παραχωρησιούχο των προϋποθέσεων που καθορίζονται στο Άρθρο 6.2.1 (β) (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiv) και (xv), (vi) Θα υπογραφεί η Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας από το Δημόσιο, (vii) Θα υπογραφούν οι αρχικές Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών από τους Κρατικούς Χρήστες και (viii) Η ΥΠΑ θα εγκρίνει το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το άρθρο 28.4.2 (α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β αυτού, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών Ευρώ (€13) (β) ….(ii) Το Μετοχικό Κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου θα αυξηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 11.1 (Μετοχικό Κεφάλαιο), (iii) Οι Αρχικοί Μέτοχοι θα παραδώσουν στον Παραχωρητή, μέσω του Παραχωρησιούχου, την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στην Ενότητα 1 του Παραρτήματος 1 (Μορφή Εγγυητικών Επιστολών), (iv) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή την υπογεγραμμένη Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στην Ενότητα 2 του Παραρτήματος 1 (Μορφή Εγγυητικών Επιστολών), (v) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή την υπογεγραμμένη Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στην Ενότητα 3 του Παραρτήματος 1 (Μορφή Εγγυητικών Επιστολών)….(viii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο το Επιχειρηματικό Σχέδιο, (ix) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης καθένα από τα υπόλοιπα Έγγραφα Ολοκλήρωσης που παρατίθενται στο Παράρτημα 4 (Έγγραφα Ολοκλήρωσης/ Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης), (x) Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει στον Παραχωρητή την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης, με την επιφύλαξη του Άρθρου 43.3.1 καθώς και της υπογραφής και της οριστικοποίησης της αναφερόμενης στο σχετικό άρθρο εκχώρησης…».

[79] Βλ. άρθρο 6.2.2 των από 14.12.2015 Συμβάσεων Παραχώρησης.

[80] Βλ. παρ. 1, σ. 2 και παρ. 23, σ. 10 Εντύπου Γνωστοποίησης και Άρθρο 6.5 Συμβάσεων Παραχώρησης. Σύμφωνα με το άρθρο 6.6 των Συμβάσεων Παραχώρησης, η διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης ξεκινά επίσης από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και διαρκεί 42 χρόνια.

[81] Σύμφωνα με το άρθρο 1 (Εισαγωγή- Συμβαλλόμενα Μέρη) σημείο (3) των Συμβάσεων Παραχώρησης.

[82] Ήτοι το ΤΑΙΠΕΔ, σύμφωνα με το άρθρο 1 σημείο (2) των Συμβάσεων Παραχώρησης.

91. Περαιτέρω, η γνωστοποιούσα αναλαμβάνει συγκεκριμένες υποχρεώσεις, όπως αυτές περιγράφονται αναλυτικά στις σχετικές διατάξεις των Συμβάσεων Παραχώρησης[83], τόσο οικονομικής φύσεως (καταβολή προκαταβολής αμοιβής Παραχώρησης, αμοιβής παραχώρησης και εισφοράς) όσο και εκτέλεσης εργασιών και παροχής υπηρεσιών, όπως τη διεξαγωγή των απαιτούμενων ερευνών, την εκτέλεση των έργων για την αναβάθμιση των αεροδρομίων[84], την παροχή Υπηρεσιών Αεροδρομίου (βλ. επόμενη ενότητα) και εν γένει τη λειτουργία των αεροδρομίων.

92. Η μέσω των Συμβάσεων Παραχώρησης συναλλαγή συνεπάγεται μόνο την παραχώρηση και την μέσω αυτής απόκτηση ελέγχου από τη γνωστοποιούσα επί της διαχείρισης και λειτουργίας των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, ενώ δεν συντελείται μέσω αυτών οιαδήποτε μεταβίβαση κυριότητας γηπέδων ή ακινήτων. Κατ’ εξαίρεση μεταβιβάζονται μόνο κάποια κινητά στοιχεία, τα οποία θα περιλαμβάνονται σε Κατάσταση Απογραφής των Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων[85]. Η συναλλαγή δεν ιδρύει περαιτέρω υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να προσλάβει τους υπαλλήλους που απασχολούντο στις διάφορες υπηρεσίες των παραχωρούμενων Αεροδρομίων, εντούτοις κατά τα προβλεπόμενα στις συμβάσεις παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να απασχολήσει τους υφιστάμενους υπαλλήλους της ΥΠΑ, υπό τους όρους της αγοράς, για να συμπληρώσει τις οργανωτικές ανάγκες του σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο[86].

Ι.Δ.2.1. Υπηρεσίες Αεροδρομίου

93. Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης να παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου (ή να μεριμνά για την παροχή αυτών) στα πρότυπα του Εύλογου και Συνετού Φορέα Διαχείρισης[87]. Ως Υπηρεσίες Αεροδρομίου νοούνται οι Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου, οι Υποχρεωτικές Υπηρεσίες και οι λοιπές υπηρεσίες αεροδρομίου που θα παρέχει ο Παραχωρησιούχος[88].

94. Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου είναι, μεταξύ άλλων, οι υπηρεσίες που διακρίνονται στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

α) γενικές υπηρεσίες όπως: (α) φύλαξης αεροδρομίου, (β) διάσωσης και πυρόσβεσης, (γ) υπηρεσίες αποχιονισμού (για τα αεροδρόμια Καβάλας και Θεσσαλονίκης),

β) υπηρεσίες διαδρόμων, τροχοδρόμων και περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών, στις οποίες περιλαμβάνονται ενδεικτικά υπηρεσίες: (α) εξασφάλισης της ασφάλειας αεροσκαφών και οχημάτων, (β) εξασφάλισης παροχής οπτικών βοηθημάτων αεροναυτιλίας, (γ) καθοδήγησης, ελέγχου και διευθέτησης σειράς προτεραιότητας της επί του εδάφους κίνησης αεροσκαφών, (δ) πρόσβασης στον ελεγχόμενο χώρο αεροδρομίου (airside) και τις οδούς επειγόντων περιστατικών, (ε) παροχής ηλεκτρικής ισχύος σε αεροσκάφη, (στ) φωτοσήμανση αεροδρομίου, και

γ) υπηρεσίες στον αεροσταθμό επιβατών, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά: (α) της διαχείρισης αποσκευών, σημείων ελέγχου εισιτηρίων, εγκαταστάσεων και υπηρεσιών για επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα, (β) περιοχές και θάλαμοι τελωνειακού ελέγχου και ελέγχου μετανάστευσης, (γ) συστήματα οπτικών πληροφοριών πτήσεων και αναγγελιών για το κοινό, (δ) υπηρεσία καροτσιών αποσκευών κ.λπ.[89]. Για την παροχή των υπηρεσιών αυτών θα καταβάλλονται τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη, αλλά κανένα πρόσθετο τέλος πέραν αυτών[90].

95. Οι Υποχρεωτικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου περιλαμβάνουν κυρίως τις υπηρεσίες (α) διαχείρισης εμπορευμάτων, (β) ανεφοδιασμού καυσίμου αεροσκαφών, (γ) επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών και (δ) λοιπές υποχρεωτικές υπηρεσίες, όπως ενδεικτικά υπηρεσίες διαδικτυακής σύνδεσης για δημόσια χρήση εντός των αεροσταθμών επιβατών ή υπηρεσίες αποπαγοποίησης αεροσκαφών[91]. Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να παρέχει καθ’ όλη την Περίοδο Παραχώρησης τις συγκεκριμένες υπηρεσίες σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και δύναται να επιβάλλει για τις υπηρεσίες αυτές πρόσθετα τέλη ή χρεώσεις επιπλέον των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών.

---

[83] Βλ. ιδίως το άρθρο 4.2 των Συμβάσεων Παραχώρησης.

[84] Όπως προκύπτει από τον ορισμό που περιλαμβάνεται στο άρθρο 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης και στο Παράρτημα 12 αυτών, τα Έργα διακρίνονται αφενός μεν σε Επικείμενα και Μελλοντικά και αφετέρου σε έργα Ανακαίνισης, Νέα ή Επέκτασης. Τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης αποσκοπούν κυρίως στη διασφάλιση της επάρκειας των αεροδρομίων (βλ. παρ. 24, σελ. 10 Εντύπου Γνωστοποίησης). Όπως προβλέπεται στο άρθρο 18.8.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης, τα έργα αυτά θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί εντός 20 μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Τα Επικείμενα Νέα Έργα και τα Έργα Επέκτασης αποβλέπουν στην αποκατάσταση της μειωμένης χωρητικότητας ή της αδυναμίας εκπλήρωσης του απαιτούμενου επιπέδου εξυπηρέτησης. Όπως προβλέπεται στο άρθρο 18.8.2 των Συμβάσεων Παραχώρησης, τα έργα αυτά θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί εντός 48 μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Τέλος, τα Μελλοντικά Έργα (τα οποία επίσης θα διακρίνονται σε ανακαίνισης, νέα ή επέκτασης) είναι τα έργα που θα θεωρούνται κατά καιρούς απαραίτητα. Όπως αναφέρεται στο Έντυπο Γνωστοποίησης (παρ. 24, σελ. 10), τα έργα αυτά δεν είναι στην παρούσα χρονική στιγμή προσδιορισμένα.

[85] Βλ. άρθρο 3.1, 4.5 και 4.11 των Συμβάσεων Παραχώρησης.

[86] Άρθρο 5.2.1 (ιγ) Συμβάσεων Παραχώρησης.

[87] Παρ. 25, σ. 11 Εντύπου Γνωστοποίησης και άρθρο 27.2.1. Συμβάσεων Παραχώρησης. Σύμφωνα με τον ορισμό των Συμβάσεων Παραχώρησης (άρθρο 3.1 αυτών), Εύλογος και Συνετός Φορέας Διαχείρισης «σημαίνει, σε σχέση με τον Παραχωρησιούχο ότι ενεργεί καλόπιστα κατά την εκτέλεση των συμβατικών υποχρεώσεών του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης και, στο πλαίσιο αυτό, επιδεικνύει τη δέουσα ικανότητα, επιμέλεια, σύνεση και προνοητικότητα που θα αναμενόταν ευλόγως και ως είθισται από έναν ειδικευμένο και διεθνώς αναγνωρισμένο φορέα διαχείρισης Αεροδρομίου που συμμορφώνεται με την Ορθή Πρακτική Κλάδου, στον ίδιο ή παρόμοιο τύπο δραστηριότητας, στις ίδιες ή παρεμφερείς συνθήκες και περιστάσεις».

[88] Όπως αυτές παρατίθενται στο Παράρτημα 5 των Συμβάσεων Παραχώρησης, βλ. τον αντίστοιχο ορισμό στο άρθρο 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης.

[89] Για την πλήρη κατάλογο των Βασικών Υπηρεσιών Αεροδρομίου, βλ. Παράρτημα 5 των Συμβάσεων Παραχώρησης.

[90] Βλ. άρθρο 28 και Παράρτημα 5 παρ. 3 των Συμβάσεων Παραχώρησης. Βλ. επίσης παρ. 36 του Εντύπου Γνωστοποίησης.

[91] Βλ. και Παράρτημα 5 των Συμβάσεων Παραχώρησης.

96. Οι λοιπές Υπηρεσίες Αεροδρομίου[92] είναι κυρίως (α) μη-αεροναυτικές υπηρεσίες[93], όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά καταστήματα αφορολογήτων / φορολογήσιμων ειδών, ζώνες ελεύθερου εμπορίου, υπηρεσίες γραφείου, χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, σαλόνια επιβατών, (β) υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης και (γ) υπηρεσίες ασφαλείας.

Ι.Δ.2.2. Αερολιμενικά Τέλη

97. Η παροχή των Βασικών, Υποχρεωτικών και Λοιπών Υπηρεσιών Αεροδρομίων θα υπόκειται στην καταβολή τελών από τους χρήστες αεροδρομίου (αεροπορικές εταιρίες, εταιρίες παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ.)[94]. Τα τέλη αυτά καλούνται Αερολιμενικά Τέλη και ορίζονται ως τέλη που εισπράττονται προς όφελος του Παραχωρησιούχου ή οποιουδήποτε Κατόχου Δικαιώματος Αεροδρομίου και καταβάλλονται από τους χρήστες αεροδρομίου για τη χρήση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια[95]. Τα Αερολιμενικά Τέλη διακρίνονται περαιτέρω στα Αεροναυτικά Τέλη, ήτοι τέλη τα οποία επιβάλλονται σε αντάλλαγμα της παροχής των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων - με περαιτέρω διάκριση αυτών σε Ρυθμιζόμενα και μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη- και τα Μη Αεροναυτικά Τέλη (π.χ. μισθώματα, επιβαρύνσεις, αμοιβές αναφορικά με λιανικές πωλήσεις, τρόφιμα, ποτά, διαφημίσεις)[96].

98. Οι βασικές αρχές καθορισμού των αεροπορικών τελών καθορίζονται αφενός μεν στην Υπουργική Απόφαση ΥΑ Δ3/Α/20357/4641 «Έγκριση Βασικού Κανονισμού Αδειοδότησης και Λειτουργίας - Εκμετάλλευσης Αεροδρομίων (ΦΕΚ Β΄ 701/10.6.2002) και πιο συγκεκριμένα στο μέρος ΙΙ του Κανονισμού, με τίτλο «Κανονισμός Οικονομικής Εκμετάλλευσης Αερολιμένων», ο οποίος παραπέμπει ρητά σε Έγγραφα αρχών και πολιτικής του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization-ICAO) και αφετέρου στην Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα τέλη αερολιμένων, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 52/2012 και το οποίο δίδει έμφαση στις αρχές της διαφάνειας και της μη διακριτικής μεταχείρισης. Περαιτέρω, στο άρθρο 28 ν. 3913/2011 προβλέπεται η ίδρυση της Εποπτικής Αρχής Τελών Αερολιμένων[97].

99. Σύμφωνα με τη δήλωση της γνωστοποιούσας[98] και τις Συμβάσεις Παραχώρησης[99], τα αερολιμενικά τέλη «πρέπει να εξυπηρετούν την ύπαρξη κινήτρων για την οικονομικά αποτελεσματική και αποδοτική χρήση της υπάρχουσας υποδομής, την αποφυγή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, την διασφάλιση της δυνατότητας χρηματοδότησης απαραίτητων επενδύσεων με στόχο την ικανοποίηση της μελλοντικής ζήτησης, ενώ ως προς τις βασικές αρχές υπολογισμού τους, προβλέπεται ότι το ύψος τους πρέπει να αντιστοιχεί σε πραγματική χρήση υπηρεσίας και να μην αποθαρρύνει την χρήση των αναγκαίων διευκολύνσεων και υπηρεσιών του αεροδρομίου, εφαρμόζεται δε η αρχή της κοστοστρέφειας και η απαγόρευση διακριτικής μεταχείρισης ορισμένων κατηγοριών χρηστών».

100. Κατά τη ρητή δήλωση και αναγνώριση της γνωστοποιούσας[100]: «η Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα τέλη αερολιμένων, όπως ενσωματώθηκε στην Ελληνική έννομη τάξη δυνάμει του π.δ. 52/2012, τυπικά δεν θα εφαρμοζόταν στα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β γιατί η ετήσια εμπορική κίνηση (στοιχεία 2014) εκάστου αυτών (με εξαίρεση το αεροδρόμιο «Μακεδονία») δεν υπερβαίνει το κατώφλι των 5 εκατομμυρίων επιβατών, ούτε πρόκειται για αεροδρόμια με την υψηλότερη επιβατική κίνηση πανελλαδικά (άρθρο 1 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ και του π.δ. 52/2012). Ωστόσο, τονίζεται ότι η ρήτρα 28.7 των Συμβάσεων Παραχώρησης προβλέπει ότι «[κ]ατά τον καθορισμό και/ή την επιβολή Αεροναυτικών Τελών, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να δρα με τρόπο που συνάδει με τους κανονισμούς και τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης του Σικάγου και τις σχετικές πολιτικές του ICAO (ΔΟΠΑ)». Επομένως, οι αρχές της συγκεκριμένης Οδηγίας εφαρμόζονται στην επιβολή αεροναυτικών τελών στα εν λόγω αεροδρόμια.»[101,102].

[92] Όπως αναφέρεται στο Έντυπο Γνωστοποίησης, παρ. 28, σελ. 11, πρόκειται για τις υπηρεσίες αεροδρομίου που αναφέρονται στο Παράρτημα 5 των Συμβάσεων Παραχώρησης και δεν εμπίπτουν στις Βασικές ή Υποχρεωτικές Υπηρεσίες.

[93] Βλ. Παράρτημα 5 παρ. 5 και Μέρος 2 Παραρτήματος 18 των Συμβάσεων Παραχώρησης. Η παροχή των μη-αεροναυτικών υπηρεσιών και η αποζημίωση του Παραχωρησιούχου για την παροχή αυτών δεν υπόκειντναι σε ρύθμιση υπό τις Συμβάσεις Παραχώρησης.

[94] Σύμφωνα με τον άρθρο 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης ο Χρήστης ορίζεται ως κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για την αεροπορική μεταφορά Επιβατών, ταχυδρομείου ή/ και εμπορευμάτων από ή προς το αντίστοιχο Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Για την αποφυγή αμφιβολίας στην έννοια αυτή στα πλαίσια της παρούσας και για τους σκοπούς της περιγραφής των τελών αεροναυτιλίας, περιλαμβάνονται και οι εταιρίες παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών.

[95] Βλ. άρθρο 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης.

[96] Βλ. παρ. 35 επ. Εντύπου Γνωστοποίησης.

[97] Βλ. παρ. 121 επ., σελ. 50 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[98] Βλ. παρ. 39, σελ. 15 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[99] Βλ. ενδεικτικά προς την κατεύθυνση αυτή το άρθρο 28 παρ. 7 και 8 των Συμβάσεων Παραχώρησης.

[100] Παρ. 40, σελ. 15 Εντύπου Γνωστοποίησης,

[101] Ενδεικτικώς, σύμφωνα με το άρθρο 3 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ «Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα αερολιμενικά τέλη να μην εισάγουν διακρίσεις μεταξύ χρηστών αερολιμένων, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο. Αυτό δεν αποκλείει τη διαφοροποίηση των αερολιμενικών τελών για λόγους δημόσιου και γενικού συμφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών. Τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση αυτήν πρέπει να είναι συναφή, αντικειμενικά και διαφανή».

[102] Βλ. παρ. 97 ανωτέρω. Όπως επισημαίνει η γνωστοποιούσα (παρ. 122-123, σελ. 50 Εντύπου Γνωστοποίησης) «122.…η Οδηγία 2009/12 και, αντίστοιχα, το π.δ. 52/2012 δεν εφαρμόζονται στα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β γιατί η ετήσια εμπορική κίνηση εκάστου αυτών δεν υπερβαίνει το κατώφλι των 5 εκατομμυρίων επιβατών, ούτε πρόκειται για αεροδρόμια με την υψηλότερη επιβατική κίνηση πανελλαδικά (άρθρο 1 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ και του π.δ. 52/2012). Ωστόσο, τονίζεται ότι η ρήτρα 28.7 των Συμβάσεων Παραχώρησης προβλέπει ότι «[κ]ατά τον καθορισμό και/ ή την επιβολή Αεροναυτικών Τελών, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να

101. Ομοίως, σύμφωνα με τη ρητή δήλωση και αναγνώριση της γνωστοποιούσας[103]: «122.… η ρήτρα 28.7 των Συμβάσεων Παραχώρησης προβλέπει ότι «[κ]ατά τον καθορισμό και/ ή την επιβολή Αεροναυτικών Τελών, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να δρα με τρόπο που συνάδει με τους κανονισμούς και τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης του Σικάγο και τις σχετικές πολιτικές του ICAO (ΔΟΠΑ[104])». Επομένως, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να συμμορφώνεται με τις κατευθυντήριες αρχές της συγκεκριμένης Οδηγίας ως προς την επιβολή αεροναυτικών τελών στα εν λόγω αεροδρόμια…123… τονίζεται εδώ, ότι ο Παραχωρησιούχος θα επιβάλλει τα αερολιμενικά τέλη σε πλήρη συμμόρφωση με τους Ενωσιακούς και Ελληνικούς κανόνες ανταγωνισμού αλλά και με τις ρήτρες των Συμβάσεων Παραχώρησης που ενέχουν όλες τις σχετικές ασφαλιστικές δικλείδες» [105, 106].

Ι.Δ.2.3. Συμβάσεις Αεροδρομίου

102. Όσον αφορά στις Συμβάσεις Αεροδρομίου, ήτοι τις συμβάσεις σε σχέση με δικαιώματα ή υπηρεσίες αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων των «Συμβάσεων με τα Καταστήματα Αφορολογήτων Α.Ε.»[107], των Συμβάσεων Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους[108] και των Συμβάσεων Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών[109], καθώς και των συμβάσεων που ορίζονται ως Συμβάσεις Αεροδρομίου από τη γνωστοποιούσα και το Δημόσιο και συνάπτονται προ ή κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, δυνάμει των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταβιβάζονται: (α) οι Συμβάσεις με τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών, (β) οι Συμβάσεις Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους, (γ) οι Συμβάσεις Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών που περιλαμβάνονται στον Κατάλογο των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου και, εκ των μη περιλαμβανομένων στον ως άνω Κατάλογο Συμβάσεων Αεροδρομίου, μόνον όσες επιλέγει η γνωστοποιούσα κατά την απόλυτη διακριτική της ευχέρεια[110, 111].

Ι.Δ.2.4. Απαγόρευση επιβολής περιορισμών στον Παραχωρησιούχο και άλλες ρήτρες διασφάλισης της εμπορικής του δραστηριότητας

103. Στις Συμβάσεις Παραχώρησης προβλέπεται η απαγόρευση στο Δημόσιο και το ΤΑΙΠΕΔ της επιβολής περιορισμών στον Παραχωρησιούχο για τη χρήση των αεροδρομίων ή την χρέωση τελών κ.λπ. και προβλέπονται περαιτέρω περιορισμοί ως προς τα ελάχιστα όρια για τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σε αεροδρόμια εντός των Περιοχών Αποκλειστικότητας οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου.

104. Σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις των Συμβάσεων Παραχώρησης[112], ο Παραχωρησιούχος διασφαλίζεται για την άσκηση της εμπορικής του δραστηριότητας με ρήτρα περί αποκλειστικότητας αναφορικά με την κατασκευή και λειτουργία αεροδρομίων στην οριζόμενη ως Περιοχή Αποκλειστικότητας (εξαιρούνται τα ήδη υφιστάμενα αεροδρόμια). Περαιτέρω, στις Συμβάσεις Μετόχων περιλαμβάνεται […][113]. Σημειώνεται ότι ρήτρες (λ.χ. στις Συμβάσεις Παραχώρησης και στις Συμβάσεις Μετόχων) που μπορεί να ανάγονται σε δευτερεύοντες περιορισμούς, χρήζουν αυτοαξιολόγησης από τα μέρη[114].

δρα με τρόπο που συνάδει με τους κανονισμούς και τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης του Σικάγο και τις σχετικές πολιτικές του ICAO (ΔΟΠΑ)». Επομένως, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να συμμορφώνεται με τις κατευθυντήριες αρχές της συγκεκριμένης Οδηγίας ως προς την επιβολή αεροναυτικών τελών στα εν λόγω αεροδρόμια…123…τονίζεται εδώ, ότι ο Παραχωρησιούχος θα επιβάλλει τα αερολιμενικά τέλη σε πλήρη συμμόρφωση με τους Ενωσιακούς και Ελληνικούς κανόνες ανταγωνισμού αλλά και με τις ρήτρες των Συμβάσεων Παραχώρησης που ενέχουν όλες τις σχετικές ασφαλιστικές δικλείδες» (η έμφαση και η υπογράμμιση είναι της γνωστοποίησης). Ως προς το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια, βλ. κατωτέρω στο κεφάλαιο περί αγορών, την περιγραφή του, καθώς και στις παρ. 124 επ., σελ. 50 επ. του Εντύπου Γνωστοποίησης.

[103] Παρ. 122-123, σελ. 50 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[104] ΣτΣ: Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας.

[105] Ενδεικτικώς, σύμφωνα με το άρθρο 3 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ «Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα αερολιμενικά τέλη να μην εισάγουν διακρίσεις μεταξύ χρηστών αερολιμένων, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο. Αυτό δεν αποκλείει τη διαφοροποίηση των αερολιμενικών τελών για λόγους δημόσιου και γενικού συμφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών. Τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση αυτήν πρέπει να είναι συναφή, αντικειμενικά και διαφανή».

[106] Ως προς το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια, βλ. κατωτέρω στο κεφάλαιο περί αγορών, την περιγραφή του, καθώς και στις παρ. 124 επ., σελ. 50 επ. του Εντύπου Γνωστοποίησης.

[107] Ως τέτοιες νοούνται όλες οι μισθωτικές συμβάσεις ή/ και παραχωρήσεις χώρων εντός των αεροδρομίων, οι οποίες συνάπτονται ανάμεσα στην ΥΠΑ και τα «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία και οι οποίες επίσης θα μεταβιβασθούν στον Παραχωρησιούχο (άρθρο 3.1 Συμβάσεων Παραχώρησης).

[108] Πρόκειται για τις συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους στα παραχωρούμενα αεροδρόμια, όπως περιγράφεται στον Κατάλογο Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου, οι οποίες θα μεταβιβασθούν από την ΥΠΑ στον Παραχωρησιούχο (άρθρο 3.1 Συμβάσεων Παραχώρησης).

[109] Ορίζονται ως οι συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών ανεφοδιασμού στα παραχωρούμενα αεροδρόμια και θα περιλαμβάνονται στον κατάλογο των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου, που θα μεταβιβασθούν από την ΥΠΑ στη γνωστοποιούσα (άρθρο 3.1 Συμβάσεων Παραχώρησης).

[110] Άρθρα 4.8 και 4.9 των Συμβάσεων Παραχώρησης. Ως προς τις συμβάσεις που θα επιλέξει να μη μεταβιβασθούν, ρητά περιλαμβάνεται στις Συμβάσεις Παραχώρησης η υποχρέωση του Δημοσίου να λύσει τις συμβάσεις αυτές οποτεδήποτε ζητηθεί τούτο από τη γνωστοποιούσα, φέροντας το ίδιο και τα όποια τυχόν έξοδα (π.χ. αποζημίωση καταγγελίας) συνεπάγεται η σχετική καταγγελία.

[111] Αναφορικά με τις συμβάσεις αυτές, στην υπ’ αριθμ. πρωτ. 1096/12.2.2016 επιστολή της γνωστοποιούσας διευκρινίσθηκε ότι: «…όπως συνάγεται από το Άρθρο 4.9.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης υποχρεωτικώς μεταβιβασθείσες συμβάσεις είναι οι υφιστάμενες κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και όχι οι τυχόν συναφθείσες μετά την ημερομηνία αυτή…». […].

[112] Βλ. άρθρο 4.10.1 (α) και 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης.

[113] Άρθρο 16 Συμβάσεων Μετόχων.

[114] Σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 8 του ν. 3959/2011: «Οι αποφάσεις που εκδίδονται σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 6 καλύπτουν και τους περιορισμούς που συνδέονται άμεσα με την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης και είναι απαραίτητοι γι’ αυτή». Ως εκ τούτου, μόνο οι τυχόν περιορισμοί που συνδέονται άμεσα με την εκάστοτε συγκέντρωση και είναι απαραίτητοι για την πραγματοποίησή της (δευτερεύοντες / παρεπόμενοι περιορισμοί)

Ι.Δ.2.5. Καταβλητέο Τίμημα

105. Ως προς το καταβλητέο τίμημα επισημαίνονται τα εξής: η Παραχωρησιούχος - ήτοι οι Εταιρίες Α και Β, κατά περίπτωση- θα καταβάλει στον Παραχωρητή: α) το αργότερο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης- την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης συνολικά και για τις δύο παραχωρήσεις €1.234 εκατ., ήτοι ποσό € 609 εκατ. για τα αεροδρόμια της Ομάδας Α και ποσό €625 εκατ. για τα αεροδρόμια της Ομάδας Β[115], β) κάθε έτος παραχώρησης και εντός 4 μηνών από τη λήξη εκάστου Έτους Παραχώρησης[116] (i) την Αμοιβή Παραχώρησης, η οποία αποτελεί το άθροισμα της Ετήσιας και της Μεταβλητής Αμοιβής Παραχώρησης, με τις τυχόν αναπροσαρμογές της, (ii) την Εισφορά και (iii) τυχόν οφειλόμενα ποσά στην Πολεμική Αεροπορία[117, 118].

Ι.Δ.3. Έλεγχος επί των εταιριών Α και Β

106. Ο έλεγχος μπορεί να είναι αποκλειστικός ή κοινός. Αποκλειστικός έλεγχος αποκτάται de jure ή/και de facto εάν μία και μόνη επιχείρηση μπορεί να επηρεάσει καθοριστικά μια άλλη επιχείρηση, είτε όταν η αποκλειστικά ελέγχουσα επιχείρηση έχει την εξουσία να καθορίζει τις στρατηγικές εμπορικές αποφάσεις της αποκτώμενης επιχείρησης, είτε όταν ένας μόνο μέτοχος είναι σε θέση να προβάλλει αρνησικυρία στις στρατηγικές αποφάσεις μιας επιχείρησης, αλλά δεν έχει, από μόνος του, την εξουσία να επιβάλει τις εν λόγω αποφάσεις (αρνητικός αποκλειστικός έλεγχος)[119].

107. Ο αποκλειστικός έλεγχος αποκτάται de jure, ήτοι σε νομική βάση, όταν η επιχείρηση αποκτά την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου μιας εταιρίας. Ελλείψει άλλων στοιχείων, εφόσον δεν αποκτάται η πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου, κατά κανόνα δεν εξασφαλίζεται έλεγχος, ακόμη και εάν αποκτάται η πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου[120].

108. Τυπική περίπτωση αρνητικού αποκλειστικού ελέγχου είναι εκείνη κατά την οποία ένας μέτοχος κατέχει το 50% μιας επιχείρησης, ενώ το υπόλοιπο 50% κατέχουν περισσότεροι του ενός άλλοι μέτοχοι (υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν οδηγεί σε θετικό αποκλειστι-

---

καλύπτονται από την εγκριτική της συγκέντρωσης απόφαση που κηρύσσει τη συγκέντρωση συμβατή με τις διατάξεις των άρθρων 5 επ. του ν. 3959/2011. Η ΕΑ δεν υποχρεούται να αξιολογεί τους εν λόγω περιορισμούς κατά περίπτωση. Συνιστά καθήκον των συμμετεχουσών επιχειρήσεων να αξιολογούν μόνες τους εάν και σε ποιο βαθμό ρήτρες που ενδέχεται να είναι περιοριστικές του ανταγωνισμού μπορούν να θεωρηθούν ως παρεπόμενες μιας πράξης συγκέντρωσης. Οι περιορισμοί που δεν μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσα συνδεόμενοι και απαραίτητοι για την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 1 και 2 του ν. 3959/2011 και 101 και 102 ΣΛΕΕ και δεν καλύπτονται από την παρούσα απόφαση (βλ. σχετικά σκέψη 21 Κανονισμού του Συμβουλίου 139/2004 της 20.01.2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»), ΕΕ L 024 της 29.01.2004, σελ. 1 – 22, καθώς και Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τους περιορισμούς που συνδέονται άμεσα με τις συγκεντρώσεις και είναι απαραίτητοι για την πραγματοποίηση τους, παρ. 2 επ. Βλ. επίσης, ενδεικτικά, απόφαση ΕΑ 577/2013).

115 Βλ. άρθρο 29.1 (α) σε συνδυασμό με το άρθρο 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης. Η υποχρέωση πληρωμής της προκαταβολής προβλέπεται επίσης στο άρθρο 4.2.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης, ενώ υπενθυμίζεται ότι η καταβολή της αποτελεί αίρεση από την οποία εξαρτάται η έναρξη ισχύος της παραχώρησης, δυνάμει του όρου 6.2.1 β (x).

116 Το Έτος Παραχώρησης προσδιορίζεται στο άρθρο 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης ως αρχόμενο την 1η Ιανουαρίου εκάστου έτους και λήγον στις 31 Δεκεμβρίου αυτού, με εξαίρεση το πρώτος έτος παραχώρησης, η έναρξη του οποίου συμπίπτει με την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και η λήξη του με την 31η Δεκεμβρίου του αντίστοιχου έτους.

117 Βλ. άρθρα 29.1 και 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης.

118 Ειδικότερα, (i) η Ετήσια Αμοιβή αποτελεί ένα ποσό ύψους € 11.300.000 για τα αεροδρόμια της Ομάδας Α και €11.600.000 για τα αεροδρόμια της Ομάδας Β, το οποίο θα αναπροσαρμόζεται κατ’ έτος (βλ. άρθρο 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης), ενώ η Μεταβλητή Αμοιβή Παραχώρησης είναι το μεταβλητό ποσό που «αντιστοιχεί στα Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) (εφόσον είναι θετικό) και πολλαπλασιάζεται με 28,20% [για την Ομάδα Α και αντιστοίχως για την Ομάδα Β 28,94%], το οποίο οφείλεται από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή σε σχέση με κάθε Έτος Παραχώρησης μετά την τρίτη επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, όπου το EBITDA είναι το EBITDA για το Έτος Παραχώρησης» (βλ. άρθρο 3.1 των Συμβάσεων Παραχώρησης), (ii) η Εισφορά αποτελεί ένα ποσοστό καταβαλλόμενο επίσης ετησίως ύψους 8,5% επί των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου έως την 1η Νοεμβρίου 2024 και ύψους 35% έκτοτε (βλ. άρθρο 28.9 των Συμβάσεων Παραχώρησης - Η εισφορά αυτή, σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη: «…θα καταβάλλεται στο Δημόσιο ως Εισφορά για τη χρηματοδότηση εν μέρει (i) της ΥΠΑ στο ρόλο της ως ρυθμιστικής αρχής αεροδρομίων, (ii) του ελλείμματος που προκύπτει από τη λειτουργία των αεροδρομίων τα οποία διατηρούνται από το Δημόσιο και (iii) των διαδρομών που παρέχονται στο πλαίσια Υποχρεώσεων Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας»).

119 Στην περίπτωση αυτή, ένας και μόνο μέτοχος διαθέτει τον ίδιο βαθμό επιρροής που έχει συνήθως ένας μέτοχος ο οποίος ελέγχει από κοινού μια επιχείρηση, δηλαδή την εξουσία να εμποδίζει τη λήψη στρατηγικών εμπορικών αποφάσεων. Σε αντίθεση με την περίπτωση της από κοινού ελεγχόμενης εταιρίας, δεν υπάρχουν άλλοι μέτοχοι με τον ίδιο βαθμό επιρροής, και ο μέτοχος που διαθέτει αρνητικό αποκλειστικό έλεγχο δεν υποχρεούται κατ’ ανάγκη να συνεργάζεται με άλλους συγκεκριμένους μετόχους για τον καθορισμό της στρατηγικής συμπεριφοράς της ελεγχόμενης επιχείρησης. Δεδομένου ότι ο μέτοχος αυτός μπορεί να δημιουργήσει αδιέξοδο, αποκτά καθοριστική επιρροή και συνεπώς έλεγχο, όπως αυτός νοείται στα πλαίσια των διατάξεων περί ανταγωνισμού, βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 54.

120 Εφόσον το καταστατικό της εταιρίας απαιτεί ενισχυμένη πλειοψηφία για τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων, η απόκτηση απλής πλειοψηφίας των δικαιωμάτων ψήφου μπορεί να μην παρέχει την εξουσία καθορισμού των στρατηγικών αποφάσεων, αλλά να αρκεί για την απόκτηση δικαιώματος αναστολής των αποφάσεων από τον αποκτώντα, και επομένως αρνητικό έλεγχο. Ακόμη και σε περίπτωση μειοψηφικής συμμετοχής, μπορεί να υπάρχει αποκλειστικός έλεγχος σε νομική βάση, στις περιπτώσεις που η συμμετοχή αυτή συνοδεύεται από ειδικά δικαιώματα. Μπορεί να πρόκειται για μετοχές που συνοδεύονται από ειδικά δικαιώματα προτιμήσεως που επιτρέπουν στο μειοψηφούντα μέτοχο να καθορίζει τη στρατηγική εμπορική συμπεριφορά της εταιρίας - στόχου, όπως εξουσία να διορίζει περισσότερα από τα μισά μέλη του Εποπτικού Συμβουλίου ή του Διοικητικού Συμβουλίου. Αποκλειστικός έλεγχος μπορεί επίσης να ασκηθεί από μειοψηφούντα εταίρο ο οποίος έχει δικαίωμα να διαχειρίζεται τις δραστηριότητες της εταιρίας και να καθορίζει την επιχειρησιακή πολιτική βάσει της οργανωτικής δομής (π.χ. ως ομόρρυθμος εταίρος σε μια ετερόρρυθμη εταιρία, πολλές φορές χωρίς καν να έχει συμμετοχή). Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 56-57.

κό έλεγχο de facto) ή εκείνη κατά την οποία απαιτείται ενισχυμένη πλειοψηφία για τις στρατηγικές αποφάσεις, πράγμα που παρέχει δικαίωμα αρνησικυρίας σε ένα μόνο εταίρο, ανεξάρτητα αν έχει πλειοψηφική ή μειοψηφική συμμετοχή[121]. Το προνόμιο εξαγοράς ή μετατροπής μετοχών δεν μπορεί εφ’ αυτού να εξασφαλίσει αποκλειστικό έλεγχο, εκτός εάν πρόκειται να ασκηθεί στο προσεχές μέλλον με βάση νομικά δεσμευτικές συμφωνίες. Πάντως, υπό εξαιρετικές συνθήκες, το προνόμιο αυτό, μαζί με άλλα στοιχεία, μπορεί να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι υπάρχει αποκλειστικός έλεγχος de facto[122].

109. Από την άλλη μεριά, κοινός έλεγχος υφίσταται όταν δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις ή πρόσωπα έχουν τη δυνατότητα να ασκούν από κοινού αποφασιστική επιρροή σε μια άλλη επιχείρηση. Ως αποφασιστική επιρροή με την έννοια αυτή νοείται, κατά κανόνα, η εξουσία αναστολής ενεργειών που καθορίζουν την εμπορική στρατηγική συμπεριφορά μιας επιχείρησης. Ο κοινός έλεγχος χαρακτηρίζεται από τη δυνατότητα δημιουργίας αδιεξόδου, λόγω της εξουσίας ενός ή περισσοτέρων μητρικών επιχειρήσεων να απορρίπτουν τις προτεινόμενες στρατηγικές αποφάσεις. Ως εκ τούτου, οι μέτοχοι αυτοί πρέπει να καταλήξουν σε μια από κοινού συνεννόηση για τον καθορισμό της εμπορικής πολιτικής της κοινής επιχείρησης και πρέπει να συνεργασθούν[123].

110. Η σαφέστερη μορφή κοινού ελέγχου υπάρχει όταν τα δικαιώματα ελέγχου στην κοινή επιχείρηση ανήκουν εξίσου σε δύο μόνο μητρικές επιχειρήσεις[124]. Ισότητα υπάρχει επίσης όταν και οι δύο μητρικές επιχειρήσεις έχουν δικαίωμα να διορίζουν ίσο αριθμό μελών στα όργανα λήψης αποφάσεων της κοινής επιχείρησης. Κοινός έλεγχος μπορεί να υπάρχει και στην περίπτωση που δεν υπάρχει ισότητα ψήφων ή εκπροσώπησης στα όργανα λήψης αποφάσεων μεταξύ των δύο μητρικών επιχειρήσεων ή υπάρχουν περισσότερες μητρικές επιχειρήσεις. Αυτό συμβαίνει όταν οι μειοψηφούντες μέτοχοι έχουν πρόσθετα δικαιώματα, τα οποία τους επιτρέπουν την άσκηση αρνησικυρίας επί αποφάσεων που έχουν ουσιώδη σημασία για την εμπορική στρατηγική συμπεριφορά της κοινής επιχείρησης[125]. Τα δικαιώματα αρνησικυρίας μπορεί να προβλέπονται στο καταστατικό της κοινής επιχείρησης ή σε συμφωνία μεταξύ των επιχειρήσεων ή προσώπων που ασκούν τον κοινό έλεγχο (συμφωνίες μετόχων). Μπορεί, δε, να προκύπτουν από την ειδική πλειοψηφία που απαιτείται για τις αποφάσεις της γενικής συνέλευσης ή του διοικητικού συμβουλίου, στο βαθμό που οι ιδρυτικές επιχειρήσεις εκπροσωπούνται στο εν λόγω συμβούλιο. Τα ως άνω δικαιώματα αρνησικυρίας τα οποία συνήθως συνεπάγονται κοινό έλεγχο αφορούν αποφάσεις και θέματα, όπως ο προϋπολογισμός, το επιχειρηματικό σχέδιο, σημαντικές επενδύσεις ή διορισμός των ανώτερων διοικητικών στελεχών[126]. Κρίσιμο στοιχείο συνεπώς είναι τα δικαιώματα αρνησικυρίας να παρέχουν επαρκείς δυνατότητες στις αφορώσες επιχειρήσεις, ώστε να ασκούν την εν λόγω επιρροή όσον αφορά τη στρατηγική επιχειρησιακή συμπεριφορά της κοινής επιχείρησης[127].

111. Για την απόκτηση κοινού ελέγχου ο μειοψηφών μέτοχος δεν απαιτείται να έχει όλα τα προαναφερθέντα δικαιώματα αρνησικυρίας. Αρκεί και η ύπαρξη ορισμένων μόνο ή ακόμα και ενός από τα δικαιώματα αυτά. Κατά πόσον αυτό ισχύει ή όχι εξαρτάται από το συγκεκριμένο περιεχόμενο του ίδιου του δικαιώματος αρνησικυρίας, καθώς και από τη σημασία που έχει στα πλαίσια της συγκεκριμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας της κοινής επιχείρησης[128]. Για την εκτίμηση της ειδικής σημασίας των δικαιωμάτων αρνησικυρίας, εφόσον υπάρχουν περισσότερα του ενός, τα δικαιώματα αυτά δεν πρέπει να αξιολο-

[121] Αποκλειστικός έλεγχος αποκτάται από τον μειοψηφούντα μέτοχο και de facto. Αυτό ισχύει ιδίως στην περίπτωση που ο μέτοχος έχει πολλές πιθανότητες να εξασφαλίσει πλειοψηφία στις συνελεύσεις των μετόχων, λόγω του επιπέδου της συμμετοχής του και της παρουσίας των μετόχων στις συνελεύσεις κατά τα προηγούμενα χρόνια. Εφόσον, με βάση τη συμμετοχή του, την παραδοσιακή κατανομή των ψήφων των μετόχων και τη θέση των άλλων μετόχων, ο μειοψηφών μέτοχος είναι δυνατόν να έχει σταθερή πλειοψηφία κατά τις ψηφοφορίες αυτές, αυτός ο σημαντικός μειοψηφών μέτοχος θεωρείται ότι ασκεί αποκλειστικό έλεγχο. Ειδικότερα, με βάση τον τρόπο κατανομής των ψήφων στο παρελθόν, η Επιτροπή θα προβεί σε ανάλυση των προοπτικών και θα λάβει υπόψη τις αναμενόμενες μεταβολές στην παρουσία των μετόχων στις συνελεύσεις που μπορεί να προκύψουν στο μέλλον κατόπιν της συγκέντρωσης. Η Επιτροπή θα αναλύσει περαιτέρω τη θέση των άλλων μετόχων και θα εκτιμήσει το ρόλο τους. Η εκτίμηση αυτή βασίζεται ιδίως σε κριτήρια όπως η ευρεία διασπορά των υπόλοιπων μετοχών, οι τυχόν διαρθρωτικοί, οικονομικοί ή οικογενειακοί δεσμοί άλλων σημαντικών μετόχων με τον μειοψηφούντα μέτοχο ή η ύπαρξη στρατηγικού ή καθαρά οικονομικού συμφέροντος των άλλων μετόχων στην επιχείρηση- στόχο. Τα κριτήρια αυτά θα αξιολογούνται κατά περίπτωση, βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 59.

[122] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 60.

[123] Βλ. και ΠΕΚ, Τ- 282/02, Cementbouw Handel, σκ. 42, 52 και 67. Σημειώνεται ότι μόνο η δυνατότητα άσκησης της επιρροής αυτής και η απλή ύπαρξη των δικαιωμάτων αρνησικυρίας είναι αρκετή, χωρίς να είναι ανάγκη να αποδειχθεί ότι αυτός που αποκτά κοινό έλεγχο στην κοινή εταιρία θα ασκήσει πραγματικά την αποφασιστική του επιρροή.

[124] Στην περίπτωση αυτή δεν είναι ανάγκη να υπάρχει επίσημη συμφωνία μεταξύ τους. Ωστόσο, όταν υπάρχει επίσημη συμφωνία, πρέπει να είναι συνεπής προς την αρχή της ισότητας μεταξύ των μητρικών επιχειρήσεων, ορίζοντας για παράδειγμα, ότι καθεμία δικαιούται να έχει τον ίδιο αριθμό εκπροσώπων στα διαχειριστικά όργανα και ότι κανένα από τα μέλη δεν έχει αποφασιστική ψήφο, βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, παρ. 56.

[125] Βλ. απόφαση ΠΕΚ Τ-2/93, Air France κατά Επιτροπής, σκ. 64-65 (κοινός έλεγχος υπήρχε διότι οι μείζονος σημασίας αποφάσεις έπρεπε να εγκριθούν στο Διοικητικό Συμβούλιο (ΔΣ) τουλάχιστον από δύο μέλη, διορισμένα από εκάτερο των συμβαλλομένων μελών). Βλ. επίσης αποφάσεις ΕΕ M.010, Conagra/ Idea, σκ. 6 (κοινός έλεγχος υπήρχε διότι απαιτούνταν πλειοψηφία 75% στη Γενική Συνέλευση (ΓΣ) προκειμένου να εγκριθούν ζητήματα στρατηγικής σημασίας όπως η έγκριση του προϋπολογισμού και των στρατηγικών σχεδίων, σημαντικές επενδύσεις της εταιρίας κ.λπ.) και κυρίως M.409, ABB/RENAULT AUTOMATION, σκ. 6 (η ύπαρξη κοινού ελέγχου θεμελιώθηκε στην ανάγκη ύπαρξης ομοφωνίας στο ΔΣ σε θέματα βασικά όπως ο διορισμός διευθύνοντος συμβούλου, η αποδοχή του προϋπολογισμού, η έγκριση δανείων και επενδύσεων). Βλ. και υπόθεση COMP/M.4191-THALES/DCN, παρ. 9, όπου ο έλεγχος θεωρήθηκε κοινός λόγω απαιτούμενης ομοφωνίας επί του προϋπολογισμού και του τριετούς πλάνου.

[126] Σημειώνεται ότι για την άσκηση του κοινού ελέγχου δεν απαιτείται να έχουν οι επιχειρήσεις εξουσία άσκησης αποφασιστικής επιρροής στην καθημερινή λειτουργία της επιχείρησης.

[127] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, ό.π., παρ. 67.

[128] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, ό.π. παρ. 67.

γούνται μεμονωμένα. Αντίθετα, η διαπίστωση της ύπαρξης ή μη κοινού ελέγχου βασίζεται στην αξιολόγηση των δικαιωμάτων αυτών ως σύνολο. Ωστόσο, ένα δικαίωμα αρνησικυρίας το οποίο δεν έχει σχέση με τη στρατηγική εμπορική πολιτική, με το διορισμό των ανώτερων διευθυντικών στελεχών, με τον προϋπολογισμό ή το επιχειρησιακό πρόγραμμα δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει τη δυνατότητα κοινού ελέγχου στον κάτοχό του[129].

112. Εν προκειμένω, τα ζητήματα ελέγχου αφορούν στην άσκηση ελέγχου επί των δύο Εταιριών Α και Β, οι οποίες θα ασκούν τη διαχείριση των παραχωρούμενων αεροδρομίων[130]. Ο έλεγχος επί των Εταιριών Α και Β ρυθμίζεται κατεξοχήν στις Συμβάσεις Μετόχων (Shareholders’ Agreements[131]), οι οποίες συνήφθησαν μεταξύ των εταιριών - μετόχων των Εταιριών Α και Β, FRAPORT και SLENTEL (εφεξής συλλογικά «οι Μέτοχοι») και των Εταιριών Α και Β στις 29.2.2016. Κατά τη διάρκεια της διαγωνιστικής διαδικασίας και έως την υπογραφή των από 29.2.2016 Συμβάσεων Μετόχων, οι σχέσεις μεταξύ των δύο μερών της κοινοπραξίας Fraport και Slentel ρυθμίζονταν από την από 31.5.2013 συναφθείσα μεταξύ τους «Συμφωνία Προσφοράς» (“Bid Agreement”), όπως οι όροι της είχαν τροποποιηθεί δια της από 10.10.2014 τροποποίησης[132]. Όπως προβλέπεται ρητά τόσο στην Συμφωνία Προσφοράς όσο και στις Συμβάσεις Μετόχων, η Συμφωνία Προσφοράς έπαυσε να ισχύει με τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης Μετόχων και αντικαταστάθηκε από αυτήν[133]. Περαιτέρω, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2.2 των Συμβάσεων Μετόχων, […].

113. Στις Συμβάσεις Μετόχων ορίζεται ότι σκοπός τους είναι […].

114. Ως προς την αξιολόγηση του ελέγχου επί των Εταιριών Α και Β καταρχήν σημειώνεται ότι η μετοχική σύνθεση των Εταιριών Α και Β κατά το χρόνο υπογραφής των Συμβάσεων Παραχώρησης και των Συμβάσεων Μετόχων ήταν 65% (ποσοστό μετοχών και συνακόλουθα και δικαιωμάτων ψήφου) για τη FRAPORT και 35% για τη SLENTEL[134], συνεπώς η FRAPORT κατέχει την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου στις Εταιρίες Α και Β. […][135], […][136].

115. […][137], […] μπορεί να ερμηνευτεί ως στοιχείο που συνδυαστικά μπορεί να καταδεικνύει αποφασιστική επιρροή[138], χωρίς να είναι αφ’ εαυτής καθοριστική ως προς την ύπαρξη αποκλειστικού ελέγχου[139]. Εν προκειμένω προβλέπεται στη Σύμβαση Μετόχων ότι […][140].

116. Επιπροσθέτως, το Δ.Σ. το οποίο διοικεί τις Εταιρίες Α και Β αποτελείται από 3 ή 6 μέλη[141], […][142]. […][143]. […][144]. […], συνεκτιμώνται και οι διατάξεις των Συμβάσεων Μετόχων που ρυθμίζουν τα υπόλοιπα στρατηγικής σημασίας ζητήματα[145].

---

[129] Βλ. Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση, ό.π. παρ. 73.

[130] Όπως προαναφέρθηκε, οι διατάξεις των Συμβάσεων Παραχώρησης των δύο Ομάδων Αεροδρομίου Α και Β είναι κατά κανόνα ίδιες και συμπίπτουν, με εξαίρεση μόνον την περιγραφή των αεροδρομίων και συγκεκριμένες διατάξεις, για τις οποίες γίνεται αναφορά στο κείμενο της παρούσας Εισήγησης. Το ίδιο ισχύει και για τις διατάξεις του Καταστατικού των δύο εταιριών, καθώς και για τις κατωτέρω αναφερόμενες Συμβάσεις Μετόχων. Συνεπώς, η ανάλυση που ακολουθεί αναφέρεται από κοινού και στις δύο εταιρίες, με διάκριση αυτών αποκλειστικά και μόνον εφόσον απαιτείται λόγω διαφορετικού περιεχομένου των διατάξεων που τις αφορούν.

[131] «Shareholders Agreement between (1) FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE, (2) SLENTEL LIMITED AND (3) FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE A S.A. in relation to the company FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE A S.A.» και αντιστοίχως «Shareholders Agreement between (1) FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE, (2) SLENTEL LIMITED AND (3) FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE B S.A. in relation to the company FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE B S.A.».

[132] Βλ. και Προοίμιο της Συμφωνίας Μετόχων, Σημ. Γ, Δ και Ι για περιγραφή της Συμφωνίας Προσφοράς.

[133] Βλ. όρο 7α της Bid Agreement και σημείο J προοιμίου, και άρθρο 22.2 Συμβάσεων Μετόχων.

[134] Δεδομένου ότι σύμφωνα με το άρθρο 11.2 του Καταστατικού των Εταιριών Α και Β, κάθε μετοχή αντιστοιχεί σε μία ψήφο στη ΓΣ.

[135] Σύμφωνα με τη Σύμβαση Μετόχων Συγγενής Εταιρία σημαίνει σε σχέση με κάποιο συγκεκριμένο πρόσωπο ή εταιρία, οποιοδήποτε πρόσωπο ή εταιρία που άμεσα ή έμμεσα, ελέγχει ή ελέγχεται από ή είναι υπό κοινό έλεγχο με αυτό το συγκεκριμένο πρόσωπο ή εταιρία, βλ. Σύμβαση Μετόχων Κεφ. 1.1 Ορισμοί και Ερμηνεία.

[136] Βλ. το άρθρο 4.1 των Συμβάσεων Μετόχων για τα ποσοστά των δύο εταιριών και τα άρθρα 4.2, 5.7 και 12.4 (a) […].

[137] Άρθρο 20.1 των Συμβάσεων Μετόχων.

[138] Βλ. ΓενΔΕΕ της 12ης Δεκεμβρίου 2012 επί της υπόθεσης Τ-392/09, σκ. 25, όπου η αιτούσα ασκούσε αποφασιστική επιρροή στην εμπορική πολιτική της NCHZ και συνεπώς οι δύο αυτές επιχειρήσεις συνιστούσαν ενιαία οντότητα, συμπέρασμα που προέκυπτε από δομικούς και οργανωτικούς δεσμούς μεταξύ των επιχειρήσεων, όπως η ύπαρξη κοινού προέδρου και αντιπροέδρου ΔΣ στα ΔΣ των εταιριών ή το γεγονός ότι η μεγάλη πλειοψηφία του εποπτικού συμβουλίου της NCHZ αποτελούνταν από αντιπροσώπους της αιτούσας και η ενοποίηση του κύκλου εργασιών της NCHZ με την αιτούσα που καταδείκνυε ότι τα έσοδα της θυγατρικής συνεισέφεραν στα οικονομικά στοιχεία και απόδοση της μητρικής εταιρίας.

[139] Βλ. π.χ. την απόφαση Ευρ. Επιτροπής IV/M.363-CONTINENTAL/KALIKO/DG BANK/BENECKE, παρ. 9 όπου αναφέρεται ότι η ενσωμάτωση της κοινής επιχείρησης στις οικονομικές καταστάσεις της μίας μητρικής επιχείρησης δεν επηρεάζει την επιρροή των άλλων μετόχων και ότι συνεπώς δεν καταδεικνύει την ύπαρξη αποκλειστικού ελέγχου από την μητρική επιχείρηση.

[140] Βλ. όρο 4.5. των Συμβάσεων Μετόχων.

[141] Άρθρο 6.1 των Συμβάσεων Μετόχων. Στο Καταστατικό των Εταιριών αναφέρεται ότι ο αριθμός των μελών Δ.Σ. είναι από 3 έως 6, αλλά υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 2.2 των Συμβάσεων Μετόχων, […] ενώ κατά το άρθρο 2.3 […].

[142] […].

[143] Σύμφωνα με την Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση (παρ. 69), τα δικαιώματα αρνησικυρίας τα οποία αφορούν αποφάσεις σχετικά με το διορισμό και την απόλυση των ανώτερων διευθυντικών στελεχών θεωρούνται πολύ σημαντικά. Η εξουσία για τον από κοινού προσδιορισμό της σύνθεσης των ανώτερων διευθυντικών οργάνων, όπως των μελών του διοικητικού συμβουλίου, συνήθως παρέχει και την εξουσία άσκησης αποφασιστικής επιρροής στην εμπορική πολιτική μιας επιχείρησης.

[144] Βλ. άρθρο 6.2 σε συνδυασμό με το άρθρο 1.1 των Συμβάσεων Μετόχων. […]

[145] Έχει κριθεί ότι υφίστατο κοινή επιχείρηση παρά το γεγονός ότι ο ένας μέτοχος είχε το δικαίωμα διορισμού των 3 εκ των 5 μελών του ΔΣ, δεδομένου ότι προβλεπόταν ομοφωνία για τη λήψη αποφάσεων ΔΣ σε μία σειρά ζητημάτων αποφασιστικής σημασίας για τη λειτουργία της εταιρίας (ενδεικτικά αναφέρονται η αγορά ή εκποίηση παγίων που υπερέβαιναν το οριζόμενο ποσό, η συμμετοχή σε νέες επενδύσεις ή επιχειρηματικές δραστηριότητες ή η έξοδος από αυτές ή η σύσταση θυγατρικών, η παροχή εγγυήσεων, η σύναψη ή λύση συμβάσεων αντιπροσωπείας, η κατάρτιση συναλλαγών με αντικείμενο αξίας άνω των 30.000.000 δρχ. πλην των καθημερινών συναλλαγών της εταιρίας, η ίδρυση ή ανάκληση λειτουργίας

117. Οι αποφάσεις του Δ.Σ. λαμβάνονται με την απαρτία και πλειοψηφία που προβλέπει ο νόμος[146], ήτοι το Δ.Σ. ευρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως όταν παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται σε αυτό το ήμισυ πλέον ενός των συμβούλων, οι δε αποφάσεις λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρισταμένων ή αντιπροσωπευομένων μελών Δ.Σ.[147].

118. […][148] […][149].

119. […][150], […][151], […][152], […][153], […][154] […].

120. […][155] […].

121. […][156] […][157], […][158], […][159]. […] [160] […][161].

122. […][162].

123. […][163].

124. […][164], […]

125. […][165]. […][166], […]. Σύμφωνα με τη νομολογία, ουσιώδης είναι η συνεισφορά η οποία δεν είναι απλώς χρηματοδοτική, αλλά ζωτική για τη λειτουργία της κοινής επιχείρησης. […][167], […][168].

126. Περαιτέρω, […][169] […][170]. […][171], […][172]. […] η αρνη-

υποκαταστημάτων, η κατάρτιση συμβάσεων δανείων, πιστώσεων ή συμβάσεων που εξασφαλίζουν απαιτήσεις τρίτων ή επιβαρύνουν την περιουσία της εταιρίας, πλην των συμβάσεων με τράπεζες κ.λπ.), βλ. ΕΑ 148/ΙΙ/2000, υπό IV β1 σε συνδυασμό με το ΙΙ γ.

[146] Άρθρο 6.8 Συμβάσεων Μετόχων: «Με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.9, οι αποφάσεις του Δ.Σ. θα λαμβάνονται με την απαρτία και πλειοψηφία που προβλέπεται από τον Εταιρικό Νόμο».

[147] Βλ. άρθρο 21 παρ. 1 και 2 Κ.Ν. 2190/1920.

[148] […]

[149] Άρθρο 6.9 Συμβάσεων Μετόχων: […].

[150] Άρθρο 29 παρ. 3 Κ.Ν. 2190/1920 και άρθρο 31 παρ. 2 για την αυξημένη πλειοψηφία.

[151] […]

[152] […]

[153] […]

[154] […]

[155] Το κατά πόσον το βέτο επί των επενδύσεων είναι επαρκούς εμπορικής σημασίας εξαρτάται από δύο κριτήρια: πρώτον, το επίπεδο των επενδύσεων που υπόκεινται σε βέτο και δεύτερον την έκταση στην οποία οι επενδύσεις αποτελούν σημαντικό στοιχείο της συμπεριφοράς της επιχείρησης στην αγορά (βλ. Bellamy and Child, European Union Law of Competition, Seventh Edition, Vivien Rose, David Bailey (Eds.), 2013, Oxford Press, σελ. 533-534, παρ. 8.037). Αναφορικά με το πρώτο κριτήριο, όταν η μητρική επιχείρηση έχει δικαιώματα βέτο μόνο για επενδύσεις πάνω από υψηλά επίπεδα, πρόκειται για δικαιώματα που προσιδιάζουν περισσότερο προς τη συνήθη προστασία μειοψηφίας παρά προσδίδουν εξουσία συναπόφασης στην εμπορική πολιτική της επιχείρησης. Ως προς το δεύτερο κριτήριο, συνήθως η πολιτική επενδύσεων μιας επιχείρησης είναι ουσιώδης για την εμπορική πολιτική της. Εντούτοις, ενδέχεται να υπάρχουν αγορές όπου οι επενδύσεις δεν διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην συμπεριφορά της επιχείρησης στην αγορά ούτως ώστε το δικαίωμα βέτο να βαραίνει λιγότερο στην αξιολόγηση του κοινού ελέγχου (ό.π., σελ. 534, παρ. 8.037, υποσ. 95).

[156] […]

[157] […]

[158] […]

[159] Βλ. άρθρα 29 και 31 του Κ.Ν. 2190/1920.

[160] Βλ. άρθρο 4.1 των Συμβάσεων Μετόχων.

[161] […]

[162] Κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 11.3 των Συμβάσεων Μετόχων.

[163] Το δικαίωμα […] πώλησης μετοχών θα μπορούσε, κατά τη νομολογία, να συνεπάγεται κοινό έλεγχο, σε περίπτωση που η συνεισφορά του μετόχου που πρόκειται να αποχωρήσει κρίνεται τόσο σημαντική στην επιχείρηση που να δρα αποτρεπτικά για την δημιουργία των προϋποθέσεων που θα οδηγήσουν στην άσκηση του δικαιώματος αυτού. Βλ. χαρακτηριστικά την υπόθεση IV/M. 975- ALBACOM/BT/ ENI/MEDIASET, παρ. 12, όπου θεωρήθηκε ότι υφίστατο κοινός έλεγχος, παρότι προβλεπόταν συγκεκριμένη διαδικασία αδιεξόδου για την έγκριση του προϋπολογισμού και του επιχειρηματικού σχεδίου - εκεί το γεγονός ότι εν τέλει η μία εκ των μετόχων δεν μπορούσε να εμποδίσει την υιοθέτηση του προϋπολογισμού ή του επιχειρηματικού σχεδίου, δεν θεωρήθηκε επαρκής, δεδομένου ότι κάθε επιχείρηση- μέτοχος παρείχε μια ζωτική για την επιχείρηση- στόχο συνεισφορά.

[164] Βλ. παρ. 13, σελ. 6 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[165] Ειδικότερα θα μπορούσε, […], να θεωρηθεί ότι υπάρχει κοινός έλεγχος, εφόσον η αποφασιστική αυτή ψήφος μπορεί να ασκηθεί μόνο μετά από διαβήματα διαιτησίας και προσπάθειες συνδιαλλαγής ή σε πολύ περιορισμένο πεδίο ή αν η χρήση της αποφασιστικής ψήφου ενεργοποιεί δικαίωμα πώλησης που συνεπάγεται σοβαρή οικονομική επιβάρυνση ή εάν η αμοιβαία αλληλεξάρτηση των ιδρυτικών εταιριών θα καθιστούσε απίθανη την χρήση αυτής της αποφασιστικής ψήφου (Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση παρ. 82).

[166] […] στην υπόθεση IV/M.425-BS/BT, παρ. 19, η άσκηση του δικαιώματος εξαγοράς δεν θεωρήθηκε ότι προσδίδει κοινό έλεγχο, καθότι δεν θεωρήθηκε ότι λειτουργεί ως οικονομικό αντικίνητρο προς την εξαγοράζουσα εταιρία, δεδομένης της οικονομικής κατάστασης αυτής.

[167] […].

[168] Βλ. και σχετική νομολογία στις υποθέσεις COMP/M.2574 — Pirelli/Edizione/Olivetti/Telecom Italia, IV/M.425 — British Telecom/Banco Santander. βλ. ενδεικτικά υπόθεση IV/M.553 — RTL/Veronica/Endemol, παρ. 11, όπου αναφέρεται ότι και οι δύο μητρικές επιχειρήσεις παρείχαν στην κοινή επιχείρηση μια συνεισφορά κρίσιμη για τη λειτουργία αυτής, οπότε θεωρήθηκε ότι με τις συνθήκες αυτές, οι μητρικές επιχειρήσεις της κοινής θα μπορούσαν να λειτουργήσουν την κοινή επιχείρηση μόνο με τη συμφωνία μεταξύ τους ως προς τις πιο σημαντικές στρατηγικές αποφάσεις και συνεπώς η χρήση της αποφασιστικής ψήφου υπέρ της μιας επιχείρησης θα περιοριζόταν στην πράξη σε έκτακτες περιστάσεις και δεν θα εμπόδιζε την άσκηση κοινού ελέγχου επί της κοινής επιχείρησης. Ομοίως στην την απόφαση ΠΕΚ της 28.41999 επί της υπόθεσης T-221/95 Endemol Enternainment Holding BV v Commission of the European Communities, παρ. 156-164, στην οποία το Δικαστήριο επιβεβαίωσε την εκτίμηση της Επιτροπής περί ύπαρξης κοινού ελέγχου δεδομένου ότι για τις πλέον σημαντικές στρατηγικές αποφάσεις έπρεπε να υφίσταται σύμφωνη γνώμη ΓΣ πριν υποβληθούν σε ΔΣ, τα δε ζητήματα που υποβάλλονταν στη ΓΣ (όλα τα σημαντικά ζητήματα, π.χ. 3ετές σχέδιο, προϋπολογισμός, σημαντικές επενδύσεις) έπρεπε να ρυθμίζονται με την επίτευξη συναινέσεως, η οποία εάν δεν επιτυγχανόταν αρχικώς, γίνονταν εκ νέου προσπάθειες εντός 15 ημερών, και μετά την άκαρπη απόπειρα λαμβανόταν απόφαση με πλειοψηφία 51%. Θεωρήθηκε ότι ο έλεγχος ήταν κοινός διότι η μειοψηφούσα ήταν ο αποκλειστικός προμηθευτής προγραμμάτων της κοινής επιχείρησης, άρα στην πράξη οι αποφάσεις έπρεπε να λαμβάνονται από κοινού. Ομοίως και στην προεκτεθείσα υπόθεση IV/M. 975- ALBACOM/BT/ ENI/ MEDIASET, παρ.12.

[169] Περίπτωση (d) ή (δ) του Παραρτήματος 1των Συμβάσεων Μετόχων.

[170] Περίπτωση (j) ή (ι) του Παραρτήματος 1 των Συμβάσεων Μετόχων.

[171] Βλ. άρθρο 11.4 των Συμβάσεων Μετόχων.

[172] Έτσι και στην υπόθεση IV/M.425-BS/BT, παρ. 8 επ. και 18, όπου προβλεπόταν μια σειρά θεμάτων στα οποία απαιτούνται έγκριση και από τους δύο μετόχους (π.χ. μεταβολή σκοπού επιχείρησης, συγχωνεύσεις, αποκτήσεις και πωλήσεις στοιχείων, μεταβολές σε στοιχεία της επιχείρησης, εισδοχή νέων μετόχων, μεταβολές

σικυρία που μπορεί να καταδεικνύει κοινό έλεγχο πρέπει να αφορά σε αποφάσεις που έχουν ουσιώδη σημασία για την εμπορική στρατηγική συμπεριφορά της κοινής επιχείρησης, σύμφωνα με την Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση[173], […][174].

127. […][175]. […][176].

128. Ως προς το διορισμό των ανώτερων διευθυντικών στελεχών, που εμπίπτει στα στρατηγικής σημασίας ζητήματα που προσδίδουν έλεγχο -αποκλειστικό ή κοινό- στις εταιρίες[177], οι σχετικές διατάξεις των Συμβάσεων Μετόχων […][178].

129. Ενόψει των ανωτέρω διατάξεων των Συμβάσεων Μετόχων, δυνάμει των οποίων οι αποφάσεις επί των στρατηγικής σημασίας θεμάτων […] διαπιστώνεται η ύπαρξη αποκλειστικού ελέγχου εκ μέρους της FRAPORT επί των εταιριών Α και Β.

130. Ως προς τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης (ΓΣ) οι οποίες όπως προαναφέρθηκε θα λαμβάνονται με την απαρτία και πλειοψηφία που προβλέπεται από το εταιρικό δίκαιο, συνεπώς, με απλή απαρτία και πλειοψηφία πλην των περιπτώσεων που εκ του νόμου απαιτείται αυξημένη απαρτία και πλειοψηφία[179], σημειώνονται τα ακόλουθα. Δεδομένης της μετοχικής σύνθεσης των εταιριών Α και Β, η FRAPORT δύναται να λαμβάνει μόνη της αποφάσεις στις περιπτώσεις που απαιτείται απλή απαρτία και πλειοψηφία, […][180] […][181]. […]

131. Το ανωτέρω συμπέρασμα περί ύπαρξης αποκλειστικού ελέγχου επιρρωννύεται εξάλλου και από το γεγονός ότι η μεταβίβαση μετοχών επιτρέπεται ελεύθερα (κατόπιν άσκησης δικαιώματος προτίμησης υπέρ των υφιστάμενων μετόχων), υπό την προϋπόθεση εντούτοις, και πέραν των αμέσως κατωτέρω αναφερόμενων περιορισμών που περιλαμβάνονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης, […][182].

στην πολιτική διανομής κερδών κ.λπ.), εντούτοις τα θέματα αυτά θεωρήθηκαν ως αναγκαία για την προστασία των δικαιωμάτων μειοψηφίας, και δεν θεωρήθηκαν επαρκή για να παράσχουν τη δυνατότητα άσκησης αποφασιστικής επιρροής στην εξαγοραζόμενη επιχείρηση. Βλ. επίσης και την ανωτέρω αναφερόμενη υπόθεση IV/M. 295-SITA-RPC/SCORI, παρ. 10, όπου θεωρήθηκε ότι δεν υφίστατο κοινός έλεγχος δεδομένου ότι η συμφωνία των μετόχων μειοψηφίας δεν επιφυλασσόταν για δικαιώματα όπως η έγκριση του προϋπολογισμού ή του επιχειρηματικού σχεδίου.

173 Παρ. 66.

174 Λ.χ., το δικαίωμα αρνησικυρίας όσον αφορά την πώληση ή τη λύση της κοινής επιχείρησης δεν συνεπάγεται κοινό έλεγχο εκ μέρους των εν λόγω μειοψηφούντων μετόχων (Υπόθεση IV/M.062 — Eridania/ISI, της 30ής Ιουλίου 1991).

175 […]

176 Έτσι και η σχετική νομολογία, βλ. ενδεικτικά υπόθεση IV/M.425-BS/BT, παρ. 8 επ. και 18, όπου προβλεπόταν μια σειρά θεμάτων στα οποία απαιτούνται έγκριση και από τους δύο μετόχους (π.χ. μεταβολή σκοπού επιχείρησης, συγχωνεύσεις, αποκτήσεις και πωλήσεις στοιχείων, μεταβολές σε στοιχεία της επιχείρησης, εισδοχή νέων μετόχων, μεταβολές στην πολιτική διανομής κερδών κ.λπ.), τα θέματα αυτά θεωρήθηκαν ως αναγκαία για την προστασία των δικαιωμάτων μειοψηφίας, αλλά δεν θεωρήθηκαν επαρκή για να παράσχουν τη δυνατότητα άσκησης αποφασιστικής επιρροής στην επιχείρηση- στόχο. Στην εν λόγω υπόθεση προβλεπόταν επίσης ότι για το χρονικό διάστημα των τριών πρώτων ετών, οι αποφάσεις αύξησης των χρηματοδοτικών υποχρεώσεων απαιτούσαν τη συμφωνία και των δύο μετόχων, στοιχείο που δεν μετέβαλε το συμπέρασμα περί ύπαρξης αποκλειστικού ελέγχου (παρ. 13 και 16 επ.). Βλ. και υποθέσεις COMP/ M.2425-COOP NORDEN, παρ. 8-9 (αποκλειστικός έλεγχος επειδή προβλεπόταν μεν ομοφωνία, δεν αφορούσε όμως σε θέματα φύσεως προσδίδουσας κοινό έλεγχο, π.χ. για τις πιο σημαντικές στρατηγικές αποφάσεις που λαμβάνονται από το ΔΣ). Στην COMP/JV.50-BLACKSTONE/CDPQ/KABEL BADENWUERTEMBERG, παρ. 11-12 και 15-16, απαντώνται και οι δύο περιπτώσεις και συγκεκριμένα, αφενός μεν θεωρήθηκε ότι υφίστατο κοινός έλεγχος της επιχείρησης (CAI LUX) μέσω της οποίας αποκτώνταν η KBW, δεδομένου ότι προβλεπόταν ότι όλες οι αποφάσεις που επηρεάζουν την στρατηγική εμπορική συμπεριφορά της CAI Lux, όπως αποφάσεις για την εταιρική πολιτική, οικονομικός προγραμματισμός και επενδύσεις, και πωλήσεις και αγορές, θα λαμβάνονται με την θετική ψήφο των δύο μεγαλύτερων μετόχων της εταιρίας, οι οποίοι συνεπώς μπορούσαν να μπλοκάρουν τις αποφάσεις που λαμβάνονται από το συμβούλιο που κυβερνά την CAI LUX. Αντιθέτως, θεωρήθηκε ότι τα προβλεπόμενα δικαιώματα βέτο δεν προσέδιδαν κοινό έλεγχο της KBW, καθώς δεν περιλάμβαναν δικαιώματα βέτο επί του business plan, το διορισμό της διοίκησης ή τον έλεγχο του προϋπολογισμού. Αναφορικά δε με το δικαίωμα βέτο επί του συγκεκριμένου ύψους πωλήσεων, αγορών ή άλλων επενδύσεων, στην παρούσα υπόθεση θεωρήθηκε ότι δεν προσδίδει κοινό έλεγχο δεδομένου ότι τα γνωστοποιούντα μέρη δεν εμποδίζονταν να επιδιώξουν επενδύσεις και αποκτήσεις σε άλλες περιοχές μέσω ενός ξεχωριστού επενδυτικού οχήματος. Στην υπόθεση COMP/ M.1898- TUI GROUP/GTT HOLDING, παρ. 6-7, κρίθηκε ότι υφίστατο αποκλειστικός έλεγχος, δεδομένου ότι η επιρροή της μετόχου μειοψηφίας παραμένει στο πλαίσιο των δικαιωμάτων μειοψηφίας. Το γεγονός ότι ο μέτοχος μειοψηφίας (AUA) έπρεπε να συμφωνήσει με τις αποφάσεις για τις επενδύσεις και από-επενδύσεις πάνω από συγκεκριμένο ποσό θεωρήθηκε ότι δεν οδηγεί σε αποφασιστική επιρροή επί της επιχείρησης, δεδομένου ότι αφορά σε μη καθημερινές, στρατηγικές επενδύσεις. Η έτερη μέτοχος (TUI) μπορούσε να διοικήσει την επιχείρηση χωρίς τη συμφωνία της μετόχου μειοψηφίας (AUA), όπως επίσης να αποφασίσει τον προϋπολογισμό και να λάβει σημαντικές αποφάσεις για την εμπορική πολιτική της εταιρίας. Στην IV/M.591-DOW/BUNA, παρ. 7-9, απαιτούνταν, έως την άσκηση δικαιωμάτων προτιμήσεως, ομοφωνία για συγκεκριμένες αποφάσεις μετόχων, συμπεριλαμβανομένης της έγκρισης ετησίου προϋπολογισμού και ουσιώδεις επιχειρηματικές αποφάσεις που δεν περιλαμβάνονται στον προϋπολογισμό π.χ. έγκριση συναλλαγών καθ’ υπέρβαση συγκεκριμένου ποσού, για την αποπομπή διευθυντών και την εκλογή και αποπομπή εκπροσώπων των μετόχων στο εποπτικό συμβούλιο. Ομοφωνία απαιτούνταν και στην μεταβίβαση αποφασιστικών εξουσιών σε επιτροπές. Κατά τα λοιπά, η διαχείριση και η επιλογή των διευθυντών θα γίνεται από την Dow. Θεωρήθηκε ενόψει των στοιχείων αυτών ότι ο έλεγχος ήταν κοινός. Βλ. και ΕΑ 148/ΙΙ/2000, υπό IV β1 σε συνδυασμό με το II γ, στην οποία κρίθηκε ότι υφίστατο κοινή επιχείρηση δεδομένου ότι προβλεπόταν ομοφωνία για τη λήψη αποφάσεων ΔΣ σε μία σειρά ζητημάτων αποφασιστικής σημασίας για τη λειτουργία της εταιρίας (ενδεικτικά αναφέρονται η αγορά ή εκποίηση παγίων που υπερέβαιναν το οριζόμενο ποσό, η συμμετοχή σε νέες επενδύσεις ή επιχειρηματικές δραστηριότητες ή η έξοδος από αυτές ή η σύσταση θυγατρικών, η παροχή εγγυήσεων, η σύναψη ή λύση συμβάσεων αντιπροσωπείας, η κατάρτιση συναλλαγών με αντικείμενο αξίας άνω των 30.000.000 δρχ. πλην των καθημερινών συναλλαγών της εταιρίας, η ίδρυση ή ανάκληση λειτουργίας υποκαταστημάτων, η κατάρτιση συμβάσεων δανείων, πιστώσεων ή συμβάσεων που εξασφαλίζουν απαιτήσεις τρίτων ή επιβαρύνουν την περιουσία της εταιρίας, πλην των συμβάσεων με τράπεζες κ.λπ.).

177 Σύμφωνα με την Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση (παρ. 69), τα δικαιώματα αρνησικυρίας που αφορούν αποφάσεις σχετικά με το διορισμό και την απόλυση των ανώτερων διευθυντικών στελεχών θεωρούνται πολύ σημαντικά. Η εξουσία για τον από κοινού προσδιορισμό της σύνθεσης των ανώτερων διευθυντικών οργάνων, όπως των μελών του διοικητικού συμβουλίου, συνήθως παρέχει και εξουσία άσκησης αποφασιστικής επιρροής στην εμπορική πολιτική μιας επιχείρησης.

178 […]

179 Βλ. άρθρα 29 και 31 Κ.Ν. 2190/1920, το περιεχόμενο των οποίων παρατίθεται ανωτέρω.

180 […]

181 Βλ. άρθρο 8 των Συμβάσεων Μετόχων.

182 […]

II. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

II.A. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

132. Στην Ελλάδα υπάρχουν 39 αεροδρόμια ανοιχτά στην εμπορική χρήση (και πέντε κρατικοί αερολιμένες, η λειτουργία των οποίων τελεί υπό αναστολή, ήτοι οι αερολιμένες: Καστελλίου183, Αγρινίου, Σπάρτης, Ανδραβίδας, Επταλίου).

133. Τα 39 αεροδρόμια μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις κατηγορίες, ανάλογα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς επί των δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας τους, οι οποίες περιλαμβάνουν:

α) το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος»[184],

β) τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, στα οποία αφορά η γνωστοποιούμενη συναλλαγή,

γ) τον Κρατικό αερολιμένα Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης»[185] που θα αντικατασταθεί (σταδιακά) από τον (υπό δημοπράτηση επί του παρόντος) Αερολιμένα Καστελλίου,

δ) τους 23 λοιπούς Περιφερειακούς, Κρατικούς και Δημοτικούς Περιφερειακούς αερολιμένες[186]: 1) Αλεξανδρούπολης, 2) Λήμνου, 3) Καλαμάτας, 4) Αστυπάλαιας, 5) Ιωαννίνων, 6) Χίου, 7) Κοζάνης, 8) Καστοριάς, 9) Καρπάθου, 10) Κυθήρων, 11) Μήλου, 12) Σκύρου, 13) Νέας Αγχιάλου, 14) Πάρου, 15) Σύρου, 16) Αράξου, 17) Νάξου, 18) Καλύμνου, 19) Ικαρίας, 20) Καστελόριζου, 21) Κάσου, 22) Λέρου, 23) Σητείας.

134. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας[187] σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας (σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 9 του ν. 3913/2011) και αποτελεί την κανονιστική και εποπτική αρχή των αεροδρομίων στην Ελλάδα, σύμφωνα με το άρθρο 67 του ν. 4146/2013.

135. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται συγκεντρωτικά στοιχεία σχετικά με τη συνολική επιβατική κίνηση στην Ελληνική Επικράτεια, και στοιχεία σχετικά με την επιβατική κίνηση των αεροδρομίων των Ομάδων Α, Β, του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) και του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου (ΚΑΗΚ), που αποτελούν τα αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στη χώρα και των λοιπών περιφερειακών αεροδρομίων, η οποία εκφράζεται και ως ποσοστό επί του συνόλου της επιβατικής κίνησης της χώρας.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ 2014 – 2015				
Αεροδρόμια	**Αριθμός επιβατών 2014**	**Ποσοστό**	**Αριθμός επιβατών 2015**	**Ποσοστό**
Ομάδα Α	12.030.459	26,98%	12.874.631	26,38%
Ομάδα Β	9.895.982	22,19%	10.332.485	21,17%
Ομάδα Α+Β	**21.928.455**	**49,17%**	**23.207.116**	**47,54%**
Αθήνα	15.134.529	33,94%	18.043.726	36,97%
Ηράκλειο	6.024.958	13,51%	6.057.355	12,41%
Λοιπά αεροδρόμια	1.506.346	3,38%	1.503.403	3,08%
ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ	**44.592.274**	**100,00%**	**48.811.600**	**100,00%**

[183] Ο συγκεκριμένος αερολιμένας βρίσκεται σε διαδικασία δημοπράτησης η οποία γίνεται από το Ελληνικό Δημόσιο απευθείας, και συγκεκριμένα από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και όχι από το ΤΑΙΠΕΔ. Τα τεύχη δημοπράτησης προβλέπουν ότι το ελάχιστο προσφερόμενο ποσοστό μετοχικού κεφαλαίου το οποίο θα μεταβιβάσουν οι διαγωνιζόμενοι στο Ελληνικό Δημόσιο μετά την κατακύρωση της σύμβασης παραχώρησης ανέρχεται από 45% έως 55%. Ως καταληκτική ημερομηνία υποβολής δεσμευτικών προσφορών είχε οριστεί η 23η Φεβρουαρίου 2016.

[184] Η διαχείριση και λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών πραγματοποιείται από την εταιρία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ), η οποία συστάθηκε το 1996 με σκοπό την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του συγκεκριμένου αερολιμένα για 30 χρόνια, βάσει σχετικής σύμβασης παραχώρησης. Η συγκεκριμένη παραχώρηση αποτελεί Σύμπραξη μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα και λήγει το 2026. Μέτοχοι του ΔΑΑ σήμερα είναι το Ελληνικό Δημόσιο (25%), το ΤΑΙΠΕΔ (30%), η AviAlliance GmbH (26,7% + 8 μετοχές), η AviAlliance Capital GmbH (13,3%) και η οικογένεια Δ. Κοπελούζου (5% - 8 μετοχές). Επιπλέον, το Δημόσιο έχει μεταβιβάσει στο ΤΑΙΠΕΔ και το δικαίωμα επέκτασης της υφιστάμενης παραχώρησης κατά 20 επιπλέον έτη (μέχρι το 2046), δυνατότητα η οποία εξετάζεται επί του παρόντος από το ΤΑΙΠΕΔ.

[185] Αναφορικά με τον κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης» και τα 23 λοιπά περιφερειακά αεροδρόμια, στο άρθρο 22 Α του ν. 3913/2011, όπως ισχύει, προβλέφθηκε η ίδρυση της Ανώνυμης Εταιρείας Διαχείρισης Περιφερειακών Αεροδρομίων (ΑΕΔιΠΑ), με σκοπό τη διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας που εμπίπτουν στις ακόλουθες δύο περιπτώσεις:

i) όσων αεροδρομίων δεν παραχωρηθούν σε ιδιώτη επενδυτή κατά τις διαδικασίες αξιοποίησης που διενεργούνται από το ΤΑΙΠΕΔ, και

ii) των δημοτικών αεροδρομίων, εφόσον οι δήμοι αδυνατούν να καλύψουν εξ ιδίων πόρων και στελεχιακού δυναμικού τους τη συνέχιση της απρόσκοπτης λειτουργίας τους.

[186] Όπως προηγούμενη υποσημείωση.

[187] Όπως αναφέρεται στο Έντυπο Γνωστοποίησης, παρ. 29, σ. 12, οι Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας που προβλέπονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης για τις οποίες καταρχήν υπεύθυνος είναι ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ΥΠΑ) είναι οι Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, μετεωρολογικές υπηρεσίες για την αεροναυτιλία και Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών.

136. Από τα στοιχεία του ανωτέρω πίνακα προκύπτει ότι τα 39 αεροδρόμια της Ελλάδας που επί του παρόντος είναι ανοικτά σε δημόσια χρήση, εξυπηρέτησαν συνολικά 44,6 εκ. επιβάτες το έτος 2014 και 48,8 εκ. επιβάτες το 2015 (σημειώθηκε, δηλαδή αύξηση της επιβατικής κίνησης της τάξης του 8,6% μεταξύ των δύο ετών). Τα 14 αεροδρόμια που περιλαμβάνονται στις Ομάδες Α και Β εξυπηρέτησαν συνολικά 21,9 εκ. επιβάτες το έτος 2014 και 23,2 εκ. επιβάτες το 2015, που αντιστοιχούν σε ποσοστό 49,17% της συνολικής επιβατικής κίνησης όλων των αεροδρομίων της Ελλάδας για το 2014 και 47,54% για το 2015, δηλαδή εξυπηρέτησαν σχεδόν τη μισή από τη συνολική επιβατική κίνηση κατ’ έτος και επιβατική κίνηση μεγαλύτερη από εκείνη του αεροδρομίου της Αθήνας (η οποία ανήλθε σε ποσοστό 33,95% επί του συνόλου για το 2014 και 36,97% για το 2015) και του αεροδρομίου του Ηρακλείου (για την οποία, τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 13,51% για το 2014 και 12,41% για το 2015).

ΙΙ.Β. ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

137. Σύμφωνα με το Ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, τα κύρια σημεία του ρυθμιστικού πλαισίου λειτουργίας και διαχείρισης των αεροδρομίων στην Ελλάδα, αφορούν:

α) Στην άδεια ίδρυσης και λειτουργίας τους[188].

β) Στην πιστοποίησή τους. Αναφορικά με την πιστοποίηση αεροδρομίου, σύμφωνα με τον Κανονισμό αδειοδότησης και λειτουργίας εκμετάλλευσης αεροδρομίων (ΥΑ Δ3/Α/20357/4641, ΦΕΚ Β’ 701/2002), κάθε φορέας διαχείρισης αεροδρομίου, το οποίο προορίζεται για δημόσια χρήση και εξυπηρετεί πτήσεις από και προς το εξωτερικό, πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού της ασφάλειας, κανονικότητας και αποτελεσματικότητας των εγκαταστάσεων αεροδρομίου, εξοπλισμού, λειτουργικών διαδικασιών και υπηρεσιών, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος 14 της Σύμβασης του Σικάγο. Η υποχρέωση πιστοποίησης βαρύνει το φορέα διαχείρισης αεροδρομίου ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό καθεστώς του αεροδρομίου (ιδιωτικό, κρατικό ή μικτό). Υπεύθυνη για τον έλεγχο και την έγκριση της σχετικής αίτησης που καταθέτει ο φορέας διαχείρισης του αεροδρομίου, μαζί με το Εγχειρίδιο Αεροδρομίου, είναι η ΥΠΑ[189].

γ) Στην κατανομή σειράς διαθέσιμων χρονοθυρίδων (slots) της αερολιμενικής υποδομής για προσγείωση και απογείωση. Αναφορικά με την κατανομή σειράς διαθέσιμων χρόνων χρήσης (slots) της αερολιμενικής υποδομής για προσγείωση και απογείωση (χρονοθυρίδων), υπάρχει ρύθμιση για όλα τα αεροδρόμια εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης, βάσει του Κανονισμού (ΕΟΚ) 95/93 του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) 793/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης γίνεται από ανεξάρτητους συντονιστές με τη βοήθεια προγραμματιστών και στην Ελλάδα ο ν. 4233/2014 προέβλεψε την σύσταση Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων που ασκεί τα σχετικά καθήκοντα[190].

[188] Οι άδειες ίδρυσης και λειτουργίας των αεροδρομίων διέπονται από τις διατάξεις του π.δ. 158/2002, βάσει των άρθρων 9 και 10 του ν. 1815/1988 ‘Περί Κύρωσης του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου’. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 8Α του ν. 3913/2011, το εν λόγω π.δ. δεν εφαρμόζεται κατά τη διαδικασία της αξιοποίησης υφιστάμενων κρατικών αεροδρομίων μέσω συμβάσεων παραχώρησης, αλλά τα σχετικά ζητήματα ρυθμίζονται από τους όρους των διαγωνισμών, των συμβάσεων παραχώρησης και των κυρωτικών νόμων. Επιπλέον, αναφορικά με τη λειτουργία των αεροδρομίων και πιο συγκεκριμένα με τις εμπορικές εκμεταλλεύσεις του αεροδρομίου, όπως λ.χ. εμπορικά καταστήματα ή χώροι στάθμευσης, εφαρμόζεται η ΥΑ Δ3/Α/20357/4641, ΦΕΚ Β’ 701/2002 (Κανονισμός αδειοδότησης και λειτουργίας εκμετάλλευσης αεροδρομίων) - Κεφάλαιο Β’. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, ο καθορισμός των προς εκμετάλλευση χώρων που έχει ήδη αποτυπωθεί στο επιχειρησιακό σχέδιο (master plan) του αεροδρομίου πρέπει να γίνεται αφού ληφθούν υπόψη τα επιχειρησιακά δεδομένα λειτουργίας του αεροδρομίου, η εξυπηρέτηση των επιβατών, η απρόσκοπτη λειτουργία των φορέων παροχής υπηρεσιών που είναι εγκατεστημένοι στο αεροδρόμιο, καθώς και η ικανοποίηση των απαιτήσεων ασφαλείας (safety) και προστασίας από έκνομες ενέργειες (security), ενώ οποιαδήποτε αλλαγή στη χρήση χώρων για εκμεταλλεύσεις πρέπει να εγκρίνεται από την ΥΠΑ. Προκειμένου ειδικά περί ιδιωτικών αεροδρομίων, ο φορέας διαχείρισης του αεροδρομίου υποβάλλει προς έγκριση στην ΥΠΑ το επιχειρησιακό σχέδιο του αεροδρομίου και υποχρεούται, κατά την παραχώρηση δικαιωμάτων σε τρίτους χρήστες προς άσκηση εμπορικών εκμεταλλεύσεων, να εφαρμόζει δίκαια και εύλογα αντικειμενικά κριτήρια, σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο και τις ισχύουσες εθνικές διατάξεις. Βλ. την ως άνω ΥΑ και ιδίως Κεφ. Β’ αυτής, Εμπορικές Εκμεταλλεύσεις και συγκεκριμένα τις διατάξεις για τις εμπορικές εκμεταλλεύσεις και το επιχειρησιακό σχέδιο (business plan) των ιδιωτικών αερολιμένων.

[189] Η ΥΠΑ χορηγεί το πιστοποιητικό, διάρκειας τριών ετών, αφού ελέγξει ότι: (α) ο αιτών και το προσωπικό του έχουν την απαραίτητη επάρκεια και εμπειρία να λειτουργούν και να συντηρούν κατάλληλα το αεροδρόμιο, (β) το Εγχειρίδιο Αεροδρομίου, που υπεβλήθη με την αίτηση, περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες, (γ) οι εγκαταστάσεις, οι επιχειρησιακές διαδικασίες, οι υπηρεσίες και ο εξοπλισμός του Αεροδρομίου είναι σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές που καθορίζονται από την ΥΠΑ, (δ) οι επιχειρησιακές διαδικασίες καλύπτουν, σε ικανοποιητικό επίπεδο, την ασφάλεια των αεροσκαφών, (ε) στο αεροδρόμιο εφαρμόζεται ένα αποδεκτό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Πλέον, οι προϋποθέσεις για την πιστοποίηση ενός αεροδρομίου καθορίζονται και από τον Κανονισμό 139/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής [για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου], για όσα αεροδρόμια εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

[190] Οι διατάξεις αφορούν σε αεροδρόμια που έχουν χαρακτηρισθεί είτε ως «συντονισμένα» (δηλαδή αεροδρόμια, στα οποία, λόγω συμφόρησης, ένας αερομεταφορέας χρειάζεται κατανομή διαθέσιμου χρόνου χρήσης από τον συντονιστή) είτε ως «αεροδρόμια με ευκολίες προγραμματισμού» (δηλαδή αεροδρόμια με πιθανά προβλήματα συμφόρησης σε ορισμένες περιόδους που μπορεί να λύνονται με εθελουσία συνεργασία μεταξύ των αερομεταφορέων). Οι αερομεταφορείς που αποδεικνύουν ότι χρησιμοποίησαν τη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε ποσοστό τουλάχιστον 80% κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού δικαιούνται να λάβουν την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης και την επόμενη περίοδο προγραμματισμού, ενώ, σε διαφορετική περίπτωση, οι χρόνοι χρήσης επιστρέφονται σε ένα κοινό σύστημα εκμετάλλευσης. Στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης τοποθετείται και όλη η νέα χωρητικότητα, βάσει διεξοδικής ανάλυσης που κάνει το κάθε κράτος μέλος. Σε εξέλιξη βρίσκεται αναθεώρηση του ως άνω ρυθμιστικού πλαισίου κατανομής των διαθέσιμων χρόνων

δ) Στην ύπαρξη εγκεκριμένων φορέων επίγειας εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών[191].

ΙΙ.Γ. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

138. Η σχετική αγορά προϊόντων περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών τους και της σκοπούμενης χρήσης τους.

139. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή, όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια προϊόντων ή υπηρεσιών και οι όροι του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές κυρίως περιοχές, διότι στις εν λόγω περιοχές οι όροι του ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά[192].

140. Η υπό εξέταση συγκέντρωση αφορά στην παραχώρηση στις Εταιρίες Α και Β, οι οποίες, κατά τα ανωτέρω, ελέγχονται αποκλειστικά από τη FRAPORT, της εκμετάλλευσης και παροχής υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης 14 συνολικά αεροδρομίων, δύο διαφορετικών ομάδων (Ομάδας Α και Ομάδας Β) στην Ελληνική Επικράτεια, για χρονικό διάστημα 40 ετών.

141. Σύμφωνα τόσο με την Ενωσιακή νομολογία όσο και με τις απόψεις των μερών, οι σχετικές αγορές υπηρεσιών στις οποίες αφορά η υπό εξέταση συγκέντρωση, είναι οι εξής:

Α. Συμμετοχή σε διαγωνιστικές διαδικασίες για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων

Β. Παροχή υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών, η οποία περιλαμβάνει τρεις επιμέρους κατηγορίες υπηρεσιών (υπο-αγορές):

Β.1 Παροχή υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης, συντήρησης, χρήσης και παροχής διευκολύνσεων των διαδρόμων και τροχοδρόμων και συναφών χώρων αεροδρομίου,

Β.2 Παροχή (ή σύμβαση με πάροχους[193]) υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης[194], συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών στην πίστα[195], υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών[196], υπηρεσιών αποσκευών[197], υπηρεσιών καυσίμων και λαδιών[198], υπηρεσιών συντήρησης αεροσκαφών[199], υπηρεσιών διοίκησης πληρωμάτων[200], διοίκησης και εποπτείας εδάφους[201], [202].

Β.3 Παροχή (ή σύμβαση με παρόχους[203]) υπηρεσιών λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών εστίασης, πάρκινγκ, ενοικίασης αυτοκινήτων, πώλησης διαφημιστικού χώρου.

Γ. Παροχή υπηρεσιών λογισμικού/IT για αεροδρόμια, η οποία αποτελεί κάθετη αγορά (προγενέστερου σταδίου) ως προς την αγορά διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών, και στην οποία δραστηριοποιείται η FRAPORT (όχι στην Ελλάδα, όπως θα αναλυθεί κατωτέρω).

142. Στη συνέχεια αναλύονται οι ανωτέρω σχετικές αγορές υπηρεσιών και οι αντίστοιχες σχετικές γεωγραφικές αγορές.

ΙΙ.Γ.1. Συμμετοχή σε διαγωνιστικές διαδικασίες για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων

143. Σύμφωνα με την Ενωσιακή νομολογία[204], η παροχή άδειας ή η παραχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης συγκεκριμένης δραστηριότητας ρυθμιζόμενης από το κράτος διαφέρει από την αγορά της εκμετάλλευσης και λειτουργίας της καθεαυτής δραστηριότητας.

144. Περαιτέρω, σε πρόσφατες αποφάσεις της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή[205] ορίζει πιο συγκεκριμένα ως διακριτή τη σχετική αγορά για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίου και την περιγράφει ως οικονομική δραστηριότητα όπου η προσφορά εκπροσωπείται από τη Δημόσια Διοίκηση και η ζήτηση από επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες επιχειρήσεων που ενδιαφέρονται για την απόκτηση των δικαιωμάτων λειτουργίας αεροδρομίων.

145. Ο ανταγωνισμός στη συγκεκριμένη αγορά της παραχώρησης της διαχείρισης και λειτουργίας του αεροδρομίου λαμβάνει χώρα τη στιγμή της διαγωνιστικής διαδικασίας και κατά συνέπεια είναι ανταγωνισμός για την αγορά206.

χρήσης, ώστε να επιτρέπεται ρητά η δευτερογενής εμπορία χρονοθυρίδων και, ενδεχομένως, να αυξηθεί το ποσοστό της σειράς διαθέσιμων χρόνων χρήσης που πρέπει να έχει κάνει ένας αερομεταφορέας, προκειμένου να δικαιούται εκ νέου την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης (πρβλ. «Better Airports Package», European Commission, December 2011, http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/slots_en.htm).

[191] Βλ. κατωτέρω Ενότητα ΙΙ.Γ. 2.2 για το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

[192] Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (97/C372/03), παρ. 7 και 8.

[193] Υπεργολάβους “the provision (or countracting)”

[194] Ground-handling.

[195] Ramp–handling.

[196] Passenger handling.

[197] Baggage handling.

[198] Fuel and oil handling.

[199] Aircraft maintenance.

[200] Crew administration.

[201] Ground administration and supervision.

202 Βλ απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.7021 SWISSPORT/SERVISAIR (σκ. 7-18), όπου η Επιτροπή με αναφορά στην Οδηγία 96/97 του Συμβουλίου αναφορικά με την «πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους Αερολιμένες της κοινότητας», επιβεβαίωσε ότι οι υπηρεσίες στην πίστα (ramp-handling), οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών (passenger handling), οι υπηρεσίες αποσκευών (baggage handling) αλλά και οι υπηρεσίες διακίνησης φορτίου μεταξύ του αεροσκάφους και της αποθήκης του παρόχου των σχετικών υπηρεσιών (airside cargo handling), ανήκουν στην ίδια αγορά υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης εντός του ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα (airside activities).

[203] Υπεργολάβους.

[204] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής IV/M.567 Lyonnaise des Eaux/Northhumbrian Water σκ. 11, COMP/M.4087 Eiffage/Macquarie/APRR σκ. 9 έως 11, COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL σκ. 12 επ., COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti σκ. 24 επ.

205 Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL σκ. 11 επ., COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti παρ. 25.

[206] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL, σκ. 27.

146. Όπως αναφέρεται στις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[207], η γεωγραφική διάσταση της εν λόγω αγοράς περιλαμβάνει ολόκληρο των Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) και ενδεχομένως εκτείνεται και σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς οι διαγωνιστικές διαδικασίες για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης υποδομών αεροδρομίων προσελκύουν επιχειρήσεις τόσο από την Ευρώπη όσο και από άλλα μέρη του κόσμου. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αφήσει τον ακριβή ορισμό της γεωγραφικής αγοράς ανοικτό[208], καθώς συναλλαγές αντίστοιχες με την παρούσα δεν εμφάνιζαν προβλήματα ανταγωνισμού υπό οποιαδήποτε εύλογη γεωγραφική οριοθέτηση της αγοράς.

147. Αντίστοιχα, αναφορικά με την υπό εξέταση συγκέντρωση, η γνωστοποιούσα τονίζει ότι σχετική πρόταση - εκδήλωση ενδιαφέροντος για τις εν λόγω Ομάδες Α και Β των περιφερειακών αεροδρομίων υπεβλήθη από έντεκα (11) επενδυτικά σχήματα[209] με επιχειρήσεις από χώρες όπως η Γαλλία, η Κροατία, το Ισραήλ, η Τουρκία, η Γερμανία, η Ελβετία, η Ελλάδα, η Αργεντινή, οι ΗΠΑ, οπότε η σχετική γεωγραφική αγορά εκτείνεται σε ολόκληρο τον ΕΟΧ, ενδεχομένως και σε παγκόσμιο επίπεδο. Σε κάθε περίπτωση[210], περαιτέρω ανάλυση παρέλκει, καθώς στην εν λόγω σχετική αγορά δραστηριοποιείται μόνο η FRAPORT AG και δεν υφίσταται καμία (οριζόντια) αλληλοεπικάλυψη με τις Ομάδες Α και Β των περιφερειακών αεροδρομίων.

148. Με βάση τα ανωτέρω, για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης, η σχετική αγορά για τη συμμετοχή σε διαγωνιστικές διαδικασίες για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίου θεωρείται διακριτή, το δε ζήτημα του ακριβούς ορισμού της γεωγραφικής αγοράς σε ευρωπαϊκό ή παγκόσμιο επίπεδο μπορεί να μείνει ανοικτό, καθώς δεν μεταβάλλει εν προκειμένω ουσιωδώς τα αποτελέσματα της ανάλυσης, δεδομένου και ότι με οποιονδήποτε εναλλακτικό ορισμό δεν υπάρχουν οριζόντιες επικαλύψεις.

ΙΙ.Γ.2. Παροχή υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών

149. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε σχετικές αποφάσεις της[211], έχει διακρίνει ως χωριστή σχετική αγορά την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών. Επίσης, στις περισσότερες περιπτώσεις[212], έχει κρίνει ότι μπορούν να διακριθούν σε αυτή την αγορά οι τρεις δραστηριότητες - υποαγορές, οι οποίες αναφέρονται παραπάνω και οι οποίες αναλύονται στη συνέχεια:

ΙΙ.Γ.2.1. Παροχή υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών

150. Η πρώτη υποαγορά που έχει οριστεί σε προηγούμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[213,214] αφορά στην παροχή υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών σε αεροπορικές εταιρίες, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης, συντήρησης, χρήσης και παροχής διευκολύνσεων των διαδρόμων και τροχοδρόμων και συναφών χώρων αεροδρομίου.

151. Περαιτέρω, κατόπιν των πρόσφατων εξελίξεων στον τομέα της αεροπορίας και ειδικότερα της αύξησης του αριθμού των πτήσεων χαμηλού κόστους, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή[215] έχει, επίσης, εξετάσει το ενδεχόμενο της περαιτέρω διάκρισης της παροχής υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών:

α) Με βάση τον τύπο της αεροπορικής εταιρίας, στην οποία παρέχονται οι υπηρεσίες, για παράδειγμα αερομεταφορείς προγραμματισμένων πτήσεων πλήρους εξυπηρέτησης, αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων “charter” και αερομεταφορείς πτήσεων χαμηλού κόστους[216, 217].

β) Με βάση τον τύπο της πτήσης, οπότε και θα μπορούσε να γίνει διάκριση μεταξύ της παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων και της παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών σε πτήσεις σύντομων αποστάσεων[218].

---

[207] COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti σκ.26, COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL, σκ. 13.

[208] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2I AEROPORTI, σκ. 27.

[209] […]

[210] Βλ. γνωστοποίηση παρ. 136, σ. 55.

[211] Με πιο πρόσφατη την COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti. Βλ. και COMP.M.5648 OTPP/MACQOUARIE/BRISTOL AIRPORT σκ.8.

[212] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL σκ. 16 και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2Isgr/F2i AEROPORTI σκ. 22.

[213] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL παρ. 16, καθώς και COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti σκ.22, COMP/M.7008 AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL σκ.12 (i), COMP/M.4164 FERROVIAL/OUEBEC/GIC/BAA σκ. 10 (i).

[214] Με πιο πρόσφατη την COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti.

[215] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.5648 – OTPP/MACQUARIE/BRISTOL AIRPORT σκ. 9-10, COMP/M.4164 FERROVIAL/QUEBEC/GIC/BAA σκ.10-14.

[216] Full service scheduled airlines, low cost airlines και charter airlines.

[217] Η διάκριση αυτή θα μπορούσε να δικαιολογηθεί από το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς προγραμματισμένων πτήσεων πλήρους εξυπηρέτησης παρέχουν τις υπηρεσίες τους εστιάζοντας στην τήρηση συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος (προγραμματισμού των πτήσεων), με μεγαλύτερη συχνότητα πτήσεων και μικρότερους συντελεστές φορτίου, σε σύγκριση με τους αερομεταφορείς άλλου τύπου. Επιπλέον, οι συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες συνεργάζονται με αεροδρόμια που είναι σε θέση να διαχειριστούν την εναέρια κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλείται από τις τακτικές προγραμματισμένες πτήσεις των διαφόρων εταιριών, ενώ ούτε οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, ούτε οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις έχουν αυτή την απαίτηση. Επιπρόσθετα, οι αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων προς προορισμούς διακοπών χρειάζονται αεροδρόμια διαθέσιμα να παρέχουν χωρητικότητα σε ώρες αιχμής, όμως δεν χρειάζονται τα αεροδρόμια αυτά για τη μεγαλύτερη διάρκεια του έτους. Από την άλλη πλευρά, η διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων των αεροπορικών εταιρειών αρχίζει πλέον να γίνεται λιγότερο εμφανής, καθώς, για παράδειγμα, οι αεροπορικές εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων πλήρους εξυπηρέτησης ανταγωνίζονται με τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, καθώς έχουν και αυτές αρχίσει να προσφέρουν σημαντικές εκπτώσεις.

[218] Καθώς τα αεροδρόμια που προσφέρουν υπηρεσίες σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων χρειάζονται μακρύτερους αεροδιαδρόμους και προσελκύουν διαφορετικό είδος αεροπορικών εταιριών (πελατών) από τα αεροδρόμια τα οποία προσφέρουν μόνο υπηρεσίες σε πτήσεις σύντομων αποστάσεων.

152. Παραταύτα, στις ανωτέρω αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι ανωτέρω υποδιακρίσεις της σχετικής αγοράς δεν κρίθηκαν απαραίτητες και ο ακριβής ορισμός της αγοράς παρέμεινε ανοικτός.

153. Αντίστοιχη προσέγγιση μπορεί να ακολουθηθεί και για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης, ενώ, ομοίως, το ζήτημα της περαιτέρω διάκρισης της αγοράς παροχής υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών σε αεροπορικές εταιρείες με βάση το είδος του πελάτη, ή ανάλογα με το είδος της υπηρεσίας / τον τύπο της πτήσης που παρέχουν οι αερολιμένες μπορεί να παραμείνει ανοικτό, καθώς, όπως θα αναλυθεί κατωτέρω, η γνωστοποιηθείσα πράξη δεν εγείρει αμφιβολίες υπό οποιαδήποτε θεώρηση της αγοράς, δεδομένου ότι στη συγκεκριμένη αγορά δεν υπάρχουν αλληλοεπικαλύψεις ως προς τη δραστηριότητα των μερών.

154. Ως προς τη γεωγραφική διάσταση της εν λόγω αγοράς, σύμφωνα με τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[219], αυτή εκτείνεται σε όλα τα αεροδρόμια εντός της ίδια ζώνης επιρροής («catchment area») αερολιμένα[220].

155. Ως «ζώνη επιρροής αερολιμένα» νοείται ένα όριο γεωγραφικής αγοράς που συνήθως ορίζεται ως ακτίνα τουλάχιστον 100 χιλιομέτρων ή διάρκεια μετάβασης περίπου 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας[221]. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, βάσει συντηρητικών εκτιμήσεων, εντός αυτών των ορίων χιλιομετρικής απόστασης ή χρόνου, οι περισσότεροι επιβάτες δεν θα θεωρούσαν ότι η πτήση από κάποιο αεροδρόμιο είναι προδήλως ακατάλληλη (inconvenient)[222], σε σύγκριση με την πτήση από κάποιο άλλο.

156. Το μέγεθος και το σχήμα της ζώνης επιρροής ποικίλλει από αερολιμένα σε αερολιμένα και εξαρτάται από διάφορα χαρακτηριστικά του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένου του επιχειρηματικού του μοντέλου, της τοποθεσίας στην οποία βρίσκεται και των προορισμών που εξυπηρετεί. Τον ίδιο ορισμό περί της ζώνης επιρροής των αερολιμένων χρησιμοποιεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις «Κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις σε αεροδρόμια»[223].

157. Σε πολλές Ευρωπαϊκές αποφάσεις[224] αναφέρεται, εναλλακτικά, η ακτίνα των 300 χιλιομέτρων για τον ορισμό της ζώνης επιρροής των αεροδρομίων. Ωστόσο, ο ορισμός αυτός αναφέρεται σε «διεθνή αεροδρόμια», τα οποία διακρίνονται από τα περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας συγκέντρωσης. Συγκεκριμένα, τα αεροδρόμια που κατονομάζονται στον κοινοτικό έλεγχο συγκεντρώσεων ως «περιφερειακά» εξυπηρετούν εγχώριους[225] και εντός Ευρώπης προορισμούς, ενώ ως «διεθνή» νοούνται τα αεροδρόμια που εξυπηρετούν διηπειρωτικές[226] ή μεγάλων αποστάσεων[227] πτήσεις. Τα τελευταία αποτελούν συνήθως αεροδρόμια - κόμβους[228] και προσφέρουν συνδεσιμότητα μεταξύ μικρών[229] και μεγάλων αποστάσεων πτήσεων, προκειμένου ο επιβάτης να φτάσει στον προορισμό του.

158. Επιπλέον, σε άλλες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για τον ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, χρησιμοποιούνται προσεγγίσεις, όπως εκείνη του «Ζεύγους πόλεων “σημείου προέλευσης – σημείου προορισμού”» (Point of origin/Point of destination “O & D”)[230] ή του αεροδρομίου «βάσης» (“base airport”), για

[219] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL COMP/M.7008 AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL σκ. 12 (i), COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti σκ. 23.

[220] Ο ακριβής ορισμός της έκτασης της «ζώνης επιρροής» των αεροδρομίων έχει παραμείνει ανοικτός, όταν οι δραστηριότητες των εμπλεκομένων μερών βρίσκονται σε διαφορετικές, μη γειτονικές χώρες, χωρίς πιθανή γεωγραφική επικάλυψη. Βλ. για παράδειγμα απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.7008 AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL σκ.14, COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL σκ.19, COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2Isgr/F2i AEROPORTI σκ. 23.

[221] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.4164/ FERROVIAL/QUEBEC/GIC/BAA, COMP/M.4439 RYANAIR/AER LINGUS σκ. 83.

[222] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.4439 RYANAIR/AER LINGUS σκ. 83.

[223] Σύμφωνα και με το υπ’ αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 Έντυπο Γνωστοποίησης (σελ. 56) σημειώνεται ότι ο ορισμός του «περιφερειακού αεροδρομίου» στις κατευθυντήριες γραμμές έχει άλλα κριτήρια αξιολόγησης, για τις ανάγκες κρατικής υποστήριξης αεροδρομίων με σχετικά περιορισμένη κίνηση, ήτοι αεροδρόμια με έως τρία εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Άρα ο ορισμός του περιφερειακού αεροδρομίου στις κατευθυντήριες αυτές γραμμές δεν σχετίζεται με τις έννοιες που συναντούμε στις αποφάσεις περί ελέγχου συγκεντρώσεων.

[224] Βλ. για παράδειγμα απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.7008 AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL σκ. 12 (i).

[225] Domestic.

[226] Intercontinental.

[227] Long – haul, πτήσεις διάρκειας άνω των έξι ωρών.

[228] “Hubs”. Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Comp/M.4164 FERROVIAL/QUEBEC/GIC/BAA σκ. 16-17, σύμφωνα με την οποία οι αερολιμένες εντός της ΕΕ που συνιστούν κόμβους ανταγωνίζονται μεταξύ τους, καθώς προσφέρουν ευκαιρίες διασύνδεσης. Τα αεροδρόμια που δεν συνιστούν κόμβους ανταγωνίζονται με άλλα αεροδρόμια που βρίσκονται εντός της ίδιας ζώνης επιρροής είτε αυτά συνιστούν αεροδρόμια κόμβους είτε όχι. Το μέγεθος της ζώνης επιρροής καθορίζεται από το μέγεθος και την πυκνότητα του πληθυσμού, το επίπεδο του πλούτου, τον τύπο και το μέγεθος των επιχειρήσεων στην περιοχή, παράγοντες που είναι καθοριστικοί για την απόφαση μιας εταιρίας να συνδεθεί με ένα συγκεκριμένο αεροδρόμιο και να το χρησιμοποιήσει ως «κόμβο».

[229] Short haul.

[230] Προσέγγιση ζεύγους πόλεων «σημείου προέλευσης-σημείου προορισμού» (Point of origin/point of destination –“O & D”- city pair approach) (βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.6447 IAG/BMI σκ. 31): Ο συγκεκριμένος ορισμός της αγοράς αντανακλά την πλευρά της ζήτησης, σύμφωνα με την οποία οι επιβάτες εξετάζουν όλες τις πιθανές εναλλακτικές λύσεις για να ταξιδέψουν από μια πόλη προέλευσης σε μια πόλη προορισμού, τις οποίες δεν θεωρούν υποκατάστατες ενός άλλου συνδυασμού ζεύγους πόλεων. Ως αποτέλεσμα, κάθε συνδυασμός ενός σημείου προέλευσης και ενός σημείου προορισμού θεωρείται ξεχωριστή αγορά. Ωστόσο, η Επιτροπή έκρινε ότι ο βαθμός υποκατάστασης από πλευράς προσφοράς μεταξύ των διαφόρων O & D’s παραμένει περιορισμένη. Η Επιτροπή θεώρησε, εξετάζοντας το θέμα αυτό, πως αν και από την πλευρά της προσφοράς, ένας αερομεταφορέας δικτύου θα μπορούσε θεωρητικά να πετάξει από οποιοδήποτε σημείο προέλευσης προς οποιοδήποτε σημείο προορισμού, στην πράξη, οι αερομεταφορείς κατασκευάζουν το δίκτυό τους και αποφασίζουν να πετάξουν σχεδόν αποκλειστικά δρομολόγια που συνδέονται με τους «κόμβους» τους. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον ορισμό της αγοράς, η Επιτροπή έχει δώσει

τους αερομεταφορείς, για τους οποίους η κάθε διαδρομή από και προς διαφορετικές πόλεις είναι ξεχωριστή (point – to point carriers)[231], ή του συστήματος “hub-and-spoke” (άξονας - ακτίνα) [232], χρήση του οποίου κάνουν οι λεγόμενοι αερομεταφορείς «δικτύου» (network carriers), οι οποίοι δομούν τις πτήσεις τους εντός μιας ορισμένης ακτίνας. Οι ανωτέρω προσεγγίσεις, ωστόσο, δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς στο πλαίσιο της παρούσας συγκέντρωσης, λόγω των χαρακτηριστικών των συμμετεχόντων μερών και, ειδικότερα, των περιφερειακών αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β.

159. Ως προς τον ορισμό της ζώνης επιρροής των αερολιμένων που βρίσκονται σε νησιά, η οποία αφορά στα 11 από τα 14 αεροδρόμια που αποτελούν αντικείμενο της υπό εξέταση συναλλαγής, στις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν γίνεται αναφορά των ακτοπλοϊκών μέσων στον ορισμό της έννοιας της ζώνης επιρροής (υπενθυμίζεται ότι αναφέρεται «διάρκεια μετάβασης περίπου 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας»). Επιπλέον, στη συγκεκριμένη περίπτωση, η δυνατότητα υποκατάστασης των αεροδρομίων είναι μικρή, λόγω του γεγονότος ότι κάθε αεροδρόμιο εξυπηρετεί και διαφορετικό νησί και τα θαλάσσια δρομολόγια μεταξύ των νησιών, στα οποία υπάρχουν αεροδρόμια που θα μπορούσαν, ενδεχομένως, να αποτελέσουν εναλλακτικές λύσεις στην αντίληψη των καταναλωτών είναι σχετικά μεγάλης διάρκειας και μικρής συχνότητας[233]. Κατά συνέπεια, θεωρείται ότι η ζώνη επιρροής του αεροδρομίου του κάθε νησιού είναι ξεχωριστή.

160. Όσον αφορά στις ενδεχόμενες αλληλοεπικαλύψεις μεταξύ των δραστηριοτήτων των συμμετεχόντων μερών, όπως αναφέρει η FRAPORT[234], θα πρέπει:

α) Να εξετασθεί εάν τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η παραχωρησιούχος (δηλαδή η FRAPORT, ως αποκλει-

υπεροχή στην υποκατάσταση της ζήτησης, σύμφωνα με την οποία έκρινε ότι οι πελάτες εξακολουθούν να χρειάζονται τη μεταφορά από το ένα σημείο στο άλλο και ότι ο ανταγωνισμός εξακολουθεί να λαμβάνει χώρα σε συνδυασμούς πόλης – ζεύγους (ακόμη και αν ορισμένοι πελάτες, ιδίως εταιρικοί, μπορεί να έχουν συνάψει εταιρικές συμφωνίες για μια σειρά δρομολογίων και τα εμπορικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από τις συμφωνίες αυτές μπορεί να τους οδηγήσουν να προτιμούν μία αεροπορική εταιρεία μεταξύ των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν στη διαδρομή). Έχει ως εκ τούτου επιβεβαιωθεί η προσέγγιση O & D. Είναι προφανές, ωστόσο, ότι, δεδομένου ότι καμία πόλη προέλευσης/προορισμού στα σχετικά ζεύγη O & D, αναφορικά με τα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β, δεν εξυπηρετείται από περισσότερους από έναν αερολιμένες, η συγκεκριμένη προσέγγιση δεν μπορεί να τύχει εφαρμογής στο πλαίσιο της υπό εξέταση συγκέντρωσης. Σχετικά επισημαίνεται και η απόφαση M. 6796 Aegean/Olympic II, όπου, στη σκέψη 42, αναφέρεται: «Σύμφωνα με την προσέγγιση O & D για τον ορισμό της αγοράς, τόσο το σημείο προέλευσης όσο και το σημείο προορισμού περιλαμβάνει όλα τα αεροδρόμια που μπορούν να υποκατασταθούν στα μάτια των επιβατών καθώς οι επιβάτες που ξεκινούν ή καταλήγουν το ταξίδι τους στην ζώνη επιρροής δύο ή περισσοτέρων αεροδρομίων μπορούν να επιλέξουν μεταξύ των πτήσεων που προσφέρονται σε οποιοδήποτε από αυτά τα αεροδρόμια. Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση το θέμα της υποκατάστασης αεροδρομίου δεν είναι σχετικό, δεδομένου ότι καμία από τις πόλεις προέλευσης/προορισμού στα σχετικά ελληνικά εγχώρια ζεύγη O & D δεν εξυπηρετείται από περισσότερους από έναν αερολιμένες». Τα δε δρομολόγια, στα οποία αναφέρεται η παράγραφος αυτή, παρατίθενται στην υποσημείωση 26 της ίδιας απόφασης: «Αθήνα - Αλεξανδρούπολη, Αθήνα - Χανιά, Αθήνα - Κέρκυρα, Αθήνα - Ηράκλειο, Αθήνα - Κω, Αθήνα - Μύκονος, Αθήνα - Μυτιλήνη, Αθήνα - Ρόδος, Αθήνα - Σαντορίνη και Αθήνα - Θεσσαλονίκη».

[231] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/ M.4439 Ryanair/ Aer Lingus σκ.43, 44, 380. Παρόλο που οι αερομεταφορείς «από σημείο σε σημείο» (point to point carriers), για τους οποίους η κάθε διαδρομή είναι ξεχωριστή, δεν χρησιμοποιούν αεροδρόμια «κόμβους» (hubs), διοχετεύουν την κυκλοφορία τους σε συγκεκριμένα αεροδρόμια «βάσεις». Η διακριτή έννοια του αερολιμένα «βάση» χρησιμοποιείται στην αεροπορική βιομηχανία για να χαρακτηρίσει τα αεροδρόμια, όπου οι αεροπορικές εταιρείες βασίζουν ένα ορισμένο αριθμό των αεροσκαφών και στα οποία συγκεντρώνουν δραστηριότητές τους και από τα οποία λειτουργούν αρκετές διαδρομές. Σε ένα αεροδρόμιο «βάση» συνήθως συγκεντρώνεται ένας ορισμένος αριθμός αεροσκαφών, τα οποία παραμένουν τη νύκτα. Εκτός από την παραμονή των αεροσκαφών τη νύκτα, οι αεροπορικές εταιρείες συνήθως παρέχουν πρόσθετες παροχές και υπηρεσίες στο αεροδρόμιο «βάση», όπως οι υπηρεσίες συντήρησης, υπηρεσίες εξυπηρέτησης πελατών, υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης ή αεροπλάνα (για περίπτωση πιθανής αντικατάστασης). Μια «βάση» επιτρέπει επίσης στις αεροπορικές εταιρείες να αποφύγουν τη διαμονή του προσωπικού και των πληρωμάτων τους σε ένα ξενοδοχείο. Η καθιέρωση της «βάσης» είναι, επομένως, κάτι περισσότερο από τη στάθμευση ενός αεροσκάφους για μια νύκτα. Απαιτεί τη δέσμευση υποδομών, προσωπικού και εξοπλισμού (με τις απαιτούμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες) σε ένα αεροδρόμιο, που χρησιμοποιούνται για να πραγματοποιούνται αρκετά δρομολόγια από το εν λόγω αεροδρόμιο.

Οι ανωτέρω προσεγγίσεις δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα συγκέντρωση, καθώς τα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β είναι «περιφερειακά» και εξυπηρετούν εγχώριους και εντός της Ευρώπης προορισμούς ενώ, όπως αναφέρεται και στη γνωστοποίηση (σελ. 27), μόνο το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε στο μέλλον να αποτελέσει αεροδρόμιο «κόμβο», για κάποιον από τους μεγάλους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και να προσφέρει συνδεσιμότητα μεταξύ μικρών και μεγάλων πτήσεων, προκειμένου ο επιβάτης να φτάσει στον προορισμό του.

[232] Σχετικά με το σύστημα «hub-and-spoke», βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus, σύμφωνα με την οποία, στο παρελθόν, η Επιτροπή είχε λάβει υπόψη της στοιχεία από την πλευρά της προσφοράς, όπως ο ανταγωνισμός μεταξύ του δικτύου των αεροπορικών εταιρειών, με βάση τη δομή του hub-and-spoke (άξονας-ακτίνα) συστήματος των παραδοσιακών αερομεταφορέων. Σύμφωνα με το σύστημα αυτό, οι αερομεταφορείς διοχετεύουν την αεροπορική «κίνηση» στα αεροδρόμια «κόμβους» τους, απ’ όπου διαχέουν τους επιβάτες μέσω συνδέσεων προς άλλους προορισμούς, συνήθως μεγάλων αποστάσεων. Μέσω αυτής της διοχέτευσης από τα αεροδρόμια «κόμβους», οι αερομεταφορείς δικτύου διασφαλίζουν σύνδεση από ένα σημείο προέλευσης προς κάθε προορισμό, δημιουργώντας έτσι ένα δίκτυο μεταξύ ενός περιορισμένου αριθμού αεροδρομίων και γεμίζουν τα αεροπλάνα τους με μεγαλύτερη ευκολία. Βέβαια, ένα σύστημα hub and spoke απαιτεί σημαντικό συντονισμό του προγράμματος της αεροπορικής εταιρίας που διοχετεύει την αεροπορική κίνηση με το αεροδρόμιο «κόμβο».

[233] Σύμφωνα με το παράδειγμα της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής IV/35.703 (της 10ης Φεβρουαρίου 1999) για τα Αεροδρόμια της Πορτογαλίας. Την επισήμανση για τη ξεχωριστή ζώνη επιρροής κάθε νησιού επαναλαμβάνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην απόφασή της COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL, σκ.20.

[234] Βλ. σελ. 59 του υπ΄ αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 Εντύπου Γνωστοποίησης.

στικός ελέγχων του κάθε παραχωρησιούχου) βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής είτε με τα αεροδρόμια της Ομάδας Α είτε με τα αεροδρόμια της Ομάδας Β. (βλ. σχετικά συγκέντρωση VINCI[235] που απέκτησε παράλληλα δέκα αεροδρόμια στην Πορτογαλία μέσω της εξαγοράς του μετοχικού κεφαλαίου της παραχωρησιούχου ΑΝΑ)[236]. Σύμφωνα με τα μέρη, δεδομένων των αεροδρομίων που ελέγχει και διαχειρίζεται η FRAPORT και αυτών που ανήκουν στις Ομάδες Α και Β, δεν υφίσταται καμία αλληλοεπικάλυψη.

β) Να εξετασθεί εάν κάποιο από τα αεροδρόμια της Ομάδας Α (όντας υπό τον έλεγχο της FRAPORT) βρισκόταν στην ίδια ζώνη επιρροής με κάποιο από τα αεροδρόμια της Ομάδας Β (ή το ανάποδο αν θεωρηθεί ότι προϋπήρχε η σύμβαση για την Ομάδα Β). Σύμφωνα με τη FRAPORT, και σε αυτήν την περίπτωση, η απάντηση είναι προδήλως αρνητική.

161. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα[237], στην υποαγορά της παροχής υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών, παρότι δραστηριοποιούνται και η FRAPORT και οι Ομάδες αεροδρομίων Α και Β, δεν υφίσταται καμία αλληλοεπικάλυψη και επομένως αυτή δεν αποτελεί επηρεαζόμενη αγορά.

162. Σε σχέση με τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Fraport (Pulkovo στη Ρωσία, Burgas και Varna στη Βουλγαρία και Antalya στην Τουρκία) είναι προφανές ότι δεν υφίσταται ζήτημα ίδιας ζώνης επιρροής (είτε με όριο γεωγραφικής αγοράς ακτίνας περίπου 100 χιλιομέτρων ή διάρκεια μετάβασης περίπου 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας, είτε ακόμη και, εναλλακτικά, με όριο γεωγραφικής αγοράς την ακτίνα των 300 χιλιομέτρων, όπως αυτή ορίζεται για τα «διεθνή αεροδρόμια»), σε σχέση με τα περιφερειακά αεροδρόμια της Ομάδας Α που βρίσκονται στην Ηπειρωτική Ελλάδα (Θεσσαλονίκης, Καβάλας[238]), και άρα δεν υφίσταται ενδεχόμενο γεωγραφικής επικάλυψης, καθώς:

α) Ο Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» απέχει από[239]:

• Τον Αερολιμένα του Pulkovo (Ρωσία): μέσω Α1 και Ε95/Π-23 2.895χλμ., ήτοι 31 ώρες και μέσω Α1 3.043χλμ., ήτοι 30 ώρες.

• Τον Αερολιμένα του Burgas (Βουλγαρία): μέσω Εγνατίας Οδού/Ε90/Α2 612χλμ., ήτοι 6 ώρες και 1΄ και μέσω Εγνατίας Οδού/Ε90/Α2 και Ε85 692χλμ., ήτοι 6 ώρες και 45΄

• Τον Αερολιμένα του Varna (Βουλγαρία): μέσω Εγνατίας Οδού/Α2 712χλμ., ήτοι 7 ώρες και 20΄ και μέσω Διαδρομής «4», 754 χλμ ή 8 ώρες και 2΄.

• Τον Αερολιμένα Antalya (Τουρκία): μέσω Ε90 1.243χλμ., ήτοι 12 ώρες και 15΄ και μέσω Ε90 και Ε87 1.201χλμ., ήτοι 12 ώρες και 16΄.

β) Ο Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος» απέχει από[240]:

• Τον Αερολιμένα του Pulkovo (Ρωσία): μέσω Α1 3.197χλμ., ήτοι 32 ώρες και μέσω Α1 και Ε95/Ρ-23 3.049χλμ., ήτοι 33 ώρες.

• Τον Αερολιμένα του Burgas (Βουλγαρία): μέσω διαδρομής 5 και Α1 433χλμ., ήτοι 4 ώρες και 37΄ και μέσω Εγνατίας Οδού/Ε90/Α2 και Ε85 512χλμ., ήτοι 5 ώρες και 21΄.

• Τον Αερολιμένα του Varna (Βουλγαρία): μέσω διαδρομής 5 και 533χλμ., ήτοι 5 ώρες και 57΄ και μέσω ΑΒΤΟΜаГNCTPaNa/Α1 διαδρομής 5 541χλμ., ήτοι 5 ώρες και 59΄.

• Τον Αερολιμένα Antalya (Τουρκία): Απόσταση μέσω D650 1.063χλμ., ήτοι 10 ώρες και 52΄ χωρίς κυκλοφορία και μέσω Ε90 και D650 1.143χλμ., ήτοι 11 ώρες και 19΄ (χωρίς κυκλοφορία).

163. Σημειώνεται, επίσης, ότι κανένα από τα αεροδρόμια της Ομάδας Α δεν βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με κάποιο από τα αεροδρόμια της Ομάδας Β είτε με όριο γεωγραφικής αγοράς ακτίνας περίπου 100 χιλιομέτρων ή διάρκεια μετάβασης περίπου 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας, είτε ακόμη και εναλλακτικά με όριο γεωγραφικής αγοράς την ακτίνα των 300 χιλιομέτρων.

164. Περαιτέρω, η κάθε μία Ομάδα αεροδρομίων, Α και Β, μετά τη σύστασή τους από το Ελληνικό Δημόσιο/ΤΑΙΠΕΔ, τη διαγωνιστική διαδικασία και τη δεσμευτική προσφορά των υποψηφίων επενδυτών, αποτελεί ενιαίο αναπόσπαστο σύνολο. Επομένως, ο έλεγχος της συγκέντρωσης δεν περιλαμβάνει ανάλυση τυχόν αντι-ανταγωνιστικών αποτελεσμάτων που προκύπτουν από αλληλοεπικαλύψεις αερολιμένων μέσα στην ίδια Ομάδα, όπως επισημαίνεται και από τα μέρη[241]. Και πάντως, σε κάθε περίπτωση, κάθε ένα από τα 14 αεροδρόμια έχει διακριτή ζώνη επιρροής, δεν είναι εναλλάξιμο με άλλο και δεν εμφανίζεται οποιαδήποτε αλληλοεπικάλυψη[242].

165. Με βάση τα ανωτέρω και σύμφωνα με τις προαναφερθείσες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[243], η

[235] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COM/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL σκ. 21.

[236] Σύμφωνα με τη σχετική απόφαση, ο ορισμός της γεωγραφικής αγοράς μπορεί να μείνει ανοιχτός καθώς τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται και λειτουργούν από τις VINCI και ANA βρίσκονται σε διαφορετικές, μη γειτονικές ζώνες επιρροής χωρίς οριζόντια αλληλοεπικάλυψη.

[237] Βλ. σελ. 60 Εντύπου Γνωστοποίησης και σελ. 2 υπ΄αριθ. πρωτ. 1096/12.2.2016 απαντητικής επιστολής Fraport.

[238] Η έρευνα δεν πραγματοποιήθηκε για το αεροδρόμιο του Ακτίου, παρόλο που βρίσκεται στην Ηπειρωτική Ελλάδα, καθώς, για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, δεν υπήρχε πιθανότητα γεωγραφικής επικάλυψης με τα αεροδρόμια της Fraport (Pulkovo στη Ρωσία, Burgas και Varna στη Βουλγαρία και Antalya στην Τουρκία), αφού η απόστασή του από αυτά είναι πολύ μεγαλύτερη από εκείνη των αεροδρομίων της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας.

[239] Η αναφερόμενη χρονική διάρκεια είναι χωρίς κυκλοφορία.

[240] Η αναφερόμενη χρονική διάρκεια είναι χωρίς κυκλοφορία.

[241] Βλ. σελ. 59 του υπ’ αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[242] Βλ. σελ. 60 του υπ’ αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 Εντύπου Γνωστοποίησης. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα (παρ. 150, υποσ. 42 Εντύπου Γνωστοποίησης), ακόμη και τα δύο αεροδρόμια της Ομάδας Α, που βρίσκονται στην Βόρεια Ελλάδα, ήτοι το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας, δεν βρίσκονται στην ίδια γεωγραφική περιοχή με βάση την έννοια της ζώνης επιρροής. Ενδεικτικά, το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης, Μακεδονία, απέχει από την πόλη της Καβάλας 171 χιλιόμετρα ή 1 ώρα και 45 λεπτά οδικώς. Ακόμα μεγαλύτερη είναι η απόσταση για το αεροδρόμιο της Καβάλας «Μ. Αλέξανδρος».

[243] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL COMP/M.7008 AENA

Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει ότι, στο πλαίσιο της υπό εξέταση υπόθεσης, ο ακριβής ορισμός της γεωγραφικής αγοράς μπορεί να παραμείνει ανοικτός, δεδομένου ότι στην υποαγορά της παροχής υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών (συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης, συντήρησης, χρήσης και παροχής διευκολύνσεων των διαδρόμων και τροχοδρόμων και συναφών χώρων αεροδρομίου), στην οποία δραστηριοποιούνται η FRAPORT και οι Ομάδες Α και Β δεν υφίσταται αλληλοεπικάλυψη.

ΙΙ.Γ.2.2. Παροχή (ή Σύμβαση με Παρόχους) Υπηρεσιών Επίγειας Εξυπηρέτησης

166. Η δεύτερη υπο-αγορά που έχει οριστεί σε προηγούμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[244] είναι αυτή της παροχής (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών στην πίστα, υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών, υπηρεσιών αποσκευών, υπηρεσιών εφοδιασμού σε καύσιμα και λάδια, υπηρεσιών συντήρησης αεροσκαφών, υπηρεσιών διοίκησης πληρωμάτων, διοίκηση και εποπτεία εδάφους.

167. Στις ανωτέρω αποφάσεις, ενδεχόμενη περαιτέρω διάκριση της αγοράς παροχής (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης δεν έχει κριθεί απαραίτητη, καθώς οι υπό εξέταση πράξεις δεν ήγειραν αμφιβολίες ως προς το συμβατό τους με τη λειτουργία του ανταγωνισμού, υπό οποιαδήποτε πιθανή θεώρηση της αγοράς.

168. Αναφορικά με τη γεωγραφική έκταση της αγοράς αυτής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή[245] θεώρησε ότι περιορίζεται στα επιμέρους αεροδρόμια, δηλαδή στη ζώνη επιρροής του κάθε αερολιμένα, δεδομένου ότι οι υπηρεσίες που απαιτούνται σε συγκεκριμένο αεροδρόμιο δεν μπορούν κανονικά να υποκατασταθούν από υπηρεσίες που παρέχονται σε άλλα αεροδρόμια.

Το συγκεκριμένο ορισμό της σχετικής αγοράς (υπηρεσιών και γεωγραφικής) υιοθετούν και τα μέρη, τα οποία, επιπλέον, επισημαίνουν[246] ότι δεν υφίσταται καμία αλληλοεπικάλυψη μεταξύ FRAPORT και Ομάδων Αεροδρομίων Α και Β, καθώς η FRAPORT δεν είχε καμία δραστηριοποίηση στην Ελλάδα[247] πριν την παρούσα συγκέντρωση, ως εκ τούτου παρέλκει οποιαδήποτε περαιτέρω ανάλυση της αγοράς.

INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL σκ.12 (i), COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti σκ.23

[244] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL σκ. 16 "(b)The provision (or contracting) of ground – handling services, which includes notably ramp-handling, passenger and baggage handling, fuel and oil handling, aircraft maintenance, ground administration and supervision, flight operations, crew administration", καθώς και COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti σκ.22, COMP/M.7008 AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL σκ.12 (ii), COMP/M.4164 FERROVIAL/OUEBEC/GIC/BAA σκ. 10 (ii) -14.

[245] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL σκ. 19, COMP/M.7008 AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL σκ. 12 (ii), COMP/M.4164 FERROVIAL/QUEBEK/GIC/BAA.

[246] Βλ. Πίνακα 1 της υπ' αριθ. πρωτ. 1096/12.2.2016 απαντητικής επιστολής της Fraport.

[247] Όπως αναφέρεται κατωτέρω (Βλ. Ενότητα ΙΙ.Δ. 2.2), η FRAPORT δεν αναπτύσσει δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης πέραν του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης. Η γνωστοποιούσα επισημαίνει επίσης ότι το μερίδιό της είναι μηδενικό σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας στην ως άνω αγορά.

169. Με βάση τα ανωτέρω, για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης, η σχετική αγορά της παροχής (ή σύμβασης με παρόχους[248]) υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης θεωρείται ενιαία, εκτεινόμενη γεωγραφικά στη ζώνη επιρροής του κάθε αερολιμένα.

170. Κατά τη γνωστοποιούσα[249] η εν λόγω αγορά μπορεί να θεωρηθεί κάθετη (προγενέστερου σταδίου) ως προς την αγορά διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών. Η γνωστοποιούσα θεωρεί ότι η παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης ως κάθετη διακριτή αγορά που δραστηριοποιείται η ίδια δεν μπορεί να είναι επηρεαζόμενη, και σε κάθε περίπτωση δεν υπάρχει ούτε η δυνατότητα ούτε η βούληση να υπάρξει αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες (customer foreclosure) ή αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές (input foreclosure). Κατά τη γνωστοποιούσα, ακόμη και αν, μετά από τη λήξη των υφιστάμενων συμβάσεων των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β, η ίδια ήθελε να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες σε κάποιο ή κάποια από τα συγκεκριμένα αεροδρόμια, θα είχε σε κάθε περίπτωση άλλους δύο ανταγωνιστές (η γνωστοποιούσα επισημαίνει[250] ότι κατά κανόνα οι οικείοι Κανονισμοί Επίγειας Εξυπηρέτησης των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β προβλέπουν τρεις παρόχους για τις βασικές υπηρεσίες με περιορισμό του αριθμού των παρόχων σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 3 του π.δ. 285/1998)[251].

171. Η ύπαρξη τουλάχιστον δύο παρόχων σε κάθε αεροδρόμιο και άλλα στοιχεία εντατικής ρύθμισης της δομής και λειτουργίας της αγοράς τίθενται από το ευρύτερο ρυθμιστικό πεδίο, όπως αναλύεται στην αμέσως επόμενη Ενότητα. Σημειώνεται, δε, κατ' αρχάς, ότι εάν ήθελε θεωρηθεί η υπό εξέταση ως κάθετη (προηγούμενου σταδίου) αγορά (αντί για υποαγορά της ευρύτερης αγοράς διαχείρισης αερολιμενικών υποδομών), δεν υφίσταται επικάλυψη των μερών στην εν λόγω αγορά/ές, εφόσον η FRAPORT δεν δραστηριοποιείται στην αγορά παροχής επίγειας εξυπηρέτησης στην ελληνική επικράτεια εν γένει[252] και συνεπώς δεν θα μεταβληθεί η υφιστάμενη δομή της αγοράς[253].

[248] Υπεργολάβους.

[249] Βλ. σελ. 62-63 της υπ΄αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 γνωστοποίησης.

[250] Βλ. παρ. 126, υποσ. 33, σελ. 52 Εντύπου Γνωστοποίησης. Πράγματι, όπως προκύπτει από το άρθρο 4 των Οικείων Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης των περιφερειακών αεροδρομίων (βλ. Θεσσαλονίκης - ΥΑ Δ3/Β/46586/10683, ΦΕΚ Β 2277/2007, Χανίων και Ζακύνθου - ΥΑ Δ3/Β/25932/6437, ΦΕΚ Β 1898/2011, Κω-ΥΑ Δ3/Β/25931/6436, ΦΕΚ Β 1897/ 2011, Σαντορίνης, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Σάμου, Ακτίου, Καβάλας, Κεφαλλονιάς και Σκιάθου - ΥΑ Δ3/Β/25934/6438, ΦΕΚ Β 1897/ 2011, Ρόδου - ΥΑ Δ3/Β/13713 /3465, ΦΕΚ Β 1397/2012 και Κέρκυρας-ΥΑ Δ3/Β/ 13714 /3466, ΦΕΚ Β 1397/2012) οι πάροχοι των βασικών υπηρεσιών στα ως άνω αεροδρόμια είναι 3.

[251] Κατά τη γνωστοποιούσα, σε μια τέτοια περίπτωση η FRAPORT ως Οργανισμός Διαχείρισης Αεροδρομίου δεν θα υπόκειται σε διαγωνιστική διαδικασία εξ ού και δεν έχει νόημα να διακριθεί μια αγορά συμμετοχής σε αντίστοιχες διαγωνιστικές διαδικασίες σε επίπεδο ΕΕ.

[252] Όπως επισημαίνεται από τη γνωστοποιούσα, δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης μόνο στο αεροδρόμιο της Φραγκφούρτης, βλ. παρ. 153, σελ. 61 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[253] Πρβλ. σχετικά και την COMP/M.4164- Ferrovial/Quebec/Gic/

172. Όπως υποστηρίζει η γνωστοποιούσα, λόγω του ισχύοντος ρυθμιστικού πλαισίου, η γνωστοποιούμενη συναλλαγή δεν μπορεί να μεταβάλει την ικανότητα και τα κίνητρα άσκησης ανταγωνισμού εκ μέρους της FRAPORT στην αγορά παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, δεδομένου ότι η εν λόγω αγορά είναι εξαντλητικά ρυθμισμένη και δεν επιτρέπει στον εκάστοτε διαχειριστή του αεροδρομίου να τη μονοπωλεί μέσω επιχειρήσεων που παρέχουν σχετικές υπηρεσίες και τις οποίες ελέγχει άμεσα ή έμμεσα. Πιο συγκεκριμένα, οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης διέπονται από το ΠΔ 285/1998, δυνάμει του οποίου ενσωματώθηκε η Οδηγία 96/67 του Συμβουλίου αναφορικά με «την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους Αερολιμένες της Κοινότητας». Η βασική αρχή του ισχύοντος ρυθμιστικού πλαισίου είναι ότι η πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης είναι ελεύθερη, με δυνατότητα ορισμένου περιορισμού.

173. Η Ελλάδα έχει κάνει χρήση της δυνατότητας αυτής και, για τις υπηρεσίες διαχείρισης αποσκευών, εξυπηρέτησης αεροσκαφών στην πίστα, εφοδιασμού σε καύσιμα και λάδια και διακίνησης φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ αεροσταθμού και αεροσκάφους[254], προβλέπεται ότι ο αριθμός των φορέων που παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές ή των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών δεν μπορεί να είναι μικρότερος των δύο ανά αεροδρόμιο.

174. Επιπλέον, η Οδηγία 96/67 προβλέπει ότι, για τις ανωτέρω κατηγορίες υπηρεσιών, οι διατάξεις του ρυθμιστικού πλαισίου καταλαμβάνουν αεροδρόμια με ετήσια κίνηση τουλάχιστον 1.000.000 επιβατών ή 25.000 τόνων φορτίου ως προς τους αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες και αεροδρόμια με ετήσια κίνηση τουλάχιστον 3.000.000 επιβατών ή 75.000 τόνων φορτίου ή με εξαμηνιαία κίνηση τουλάχιστον 2.000.000 επιβατών ή 50.000 τόνων φορτίου, ως προς τους φορείς παροχής των υπηρεσιών αυτών. Ωστόσο, σύμφωνα με το Άρθρο 23 του ν. 3913/2011[255], οι διατάξεις του π.δ. 285/1998 εφαρμόζονται και στα αεροδρόμια που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 96/67, συμπεριλαμβανομένου του προβλεπόμενου περιορισμού ότι ο αριθμός των φορέων που παρέχουν της υπηρεσίες αυτές ή των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών δεν μπορεί να είναι μικρότερος των δύο ανά αεροδρόμιο [πρβλ. Άρθρο 23 (2) του ν. 3913/2011]. Τέλος, κατ’ εξουσιοδότηση του άρθρου 24 του ν. 3913/2011, έχει εκδοθεί η ΥΑ Δ3/Β/16067/3831 (ΦΕΚ Β’ 1138/2011) «Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης», η οποία εφαρμόζεται σε όλα αεροδρόμια που είναι ανοιχτά στην εμπορική κίνηση, ανεξάρτητα από την επιβατική κίνηση και τη διακίνηση φορτίου.

175. Αναλυτικότερα, οι ρυθμίσεις για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

176. Πρώτον, ανεξάρτητα από το είδος της υπηρεσίας και την ύπαρξη αριθμητικού περιορισμού, όλοι οι φορείς εξυπηρέτησης και οι αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες πρέπει να είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος της ΕΕ και να διαθέτουν, πριν την έναρξη της δραστηριότητας τους, έγκριση. Η έγκριση χορηγείται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Αερολιμένων της ΥΠΑ, εφόσον ικανοποιούνται ορισμένα κριτήρια που θέτει ο Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης, όπως η επαγγελματική αξιοπιστία, η εμπειρία επί του αντικειμένου, η ασφαλιστική κάλυψη, η ασφάλεια των εγκαταστάσεων κ.ά., και εφόσον έχουν καταθέσει εγγυητική επιστολή υπέρ της ΥΠΑ. Ένας τουλάχιστον από τους εγκεκριμένους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης δεν επιτρέπεται να ελέγχεται άμεσα ή έμμεσα από τον διαχειριστή του αεροδρομίου, από τον χρήστη που μετέφερε τουλάχιστον το 25% των επιβατών ή του φορτίου που διακινήθηκε την προηγούμενη χρονιά, ή από οργανισμό που ελέγχει ή ελέγχεται, άμεσα ή έμμεσα, από τον διαχειριστή του αεροδρομίου[256].

177. Δεύτερον, για τις τέσσερις υπηρεσίες, για τις οποίες υφίσταται ο περιορισμός του αριθμού των φορέων, που δεν πρέπει να είναι μικρότερος των δύο ανά αεροδρόμιο, της έγκρισης προηγείται η διαδικασία επιλογής των φορέων βάσει διαγωνισμού, με καθορισμένες εκ του νόμου τεχνικές προδιαγραφές και όρους. Οι φορείς επιλέγονται από το διαχειριστή του αεροδρομίου, αν ο διαχειριστής δεν παρέχει παρεμφερείς υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, δεν ελέγχει, άμεσα η έμμεσα, καμία επιχείρηση που παρέχει τέτοιες υπηρεσίες στο αεροδρόμιο αυτό και δεν συμμετέχει κατά κανένα τρόπο σε μια τέτοια επιχείρηση. Διαφορετικά, επιλέγονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών[257]. Σύμφωνα

ΒΑΑ, παρ. 30 επ. και ιδίως παρ. 38 επ, για την αξιολόγηση των καθέτων επιπτώσεων από τη δραστηριοποίηση της SWISSPORT, θυγατρικής της Ferrovial (και αποκτώσας από κοινού με τις Quebec και Gic τον ελεγχο της ΒΑΑ που δραστηριοποιούνταν στη διαχείριση επτά αεροδρομίων στη Μεγάλη Βρετανία).

[254] Freight and Mail Handling.

[255] Σύμφωνα με το οποίο (Άρθρο 23 - Υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στους ελληνικούς αερολιμένες): «1.Οι διατάξεις του π.δ. 285/1998 (ΦΕΚ 207 Α`), με το οποίο ενσωματώθηκε η Οδηγία 96/67 ΕΚ (L 272/36), εφαρμόζονται και στους ελληνικούς αερολιμένες, οι οποίοι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας αυτής, με εξαίρεση τις διατάξεις: α) του άρθρου 10 με τον τίτλο «ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΙΣ», β) της παραγράφου 3 του άρθρου 7 και της παραγράφου 2 του άρθρου 8, ως προς τον αριθμό των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης και τον αριθμό των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών, αντίστοιχα, ο οποίος στους αερολιμένες αυτούς μπορεί να είναι μικρότερος από δύο, γ) του άρθρου 14 με τον τίτλο «ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ» και δ) της παραγράφου 2 του άρθρου 24 με τον τίτλο «ΕΚΘΕΣΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ».

2. Η ανωτέρω εξαίρεση δεν ισχύει στους ελληνικούς αερολιμένες, στους οποίους Οργανισμός Διαχείρισης (κατά την έννοια του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης) δεν είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας».

[256] Βλ. άρθρο 7 παρ. 4 του π.δ. 285/1998 («Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας αρ. 96/97 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με την «πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους Αερολιμένες της Κοινότητας»).

[257] Προκειμένου να διασφαλισθεί το καθεστώς ανόθευτου ανταγωνισμού και η ισότητα ευκαιριών μεταξύ των διαφόρων επιχειρηματιών, τα εν λόγω δικαιώματα εκμετάλλευσης και η εξ αυτού αντλούμενη εξουσία για λήψη διοικητικών αποφάσεων δεν πρέπει να ασκούνται κατά τρόπο που να παρεμποδίζουν την πρόσβαση ή ανάπτυξη των άλλων επιχειρηματιών στην οικεία αγορά. Η παραχώρηση των δικαιωμάτων αυτών είναι απονομή μίας εξουσίας που υπόκειται, βάσει της εδώ εκτιθέμενης ρύθμισης, σε περιορισμούς, δεσμεύσεις και έλεγχο, συνεπώς απαγορεύεται το επιφορτισμένο

με το Άρθρο 12 παρ. 2 του π.δ. 285/1998[258], όταν κατά παρέκκλιση ο αριθμός των φορέων είναι περιορισμένος κατ` εφαρμογή του άρθρου 7 παρ. 3 ή του άρθρου 10 του εν λόγω διατάγματος[259] ο διαχειριστής του αεροδρομίου μπορεί να παρέχει ο ίδιος υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης χωρίς να υπόκειται στην ως άνω διαγωνιστική διαδικασία επιλογής. Ωστόσο, στην περίπτωση αυτή, για τους υπολειπόμενους φορείς εφαρμόζεται η διαγωνιστική διαδικασία με επιλογή από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών (και όχι από τον διαχειριστή του αεροδρομίου). Οι φορείς επιλέγονται βάσει της διαγωνιστικής διαδικασίας για επτά (7) κατ’ ανώτατο έτη[260].

178. Επί του παρόντος, βάσει διαγωνισμού που διεξήχθη από την ΥΠΑ το 2012, υπάρχουν τρεις εταιρίες που παρέχουν διάφορες υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε ελληνικά αεροδρόμια, και πιο συγκεκριμένα:

• η Olympic Handling[261], η οποία παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε 32 αεροδρόμια,

• η Goldair Handling, η οποία παρέχει τις σχετικές υπηρεσίες σε 21 αεροδρόμια και

• η Swissport, η οποία παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες σε 17 αεροδρόμια (όπως αναφέρει η γνωστοποιούσα, η συγκεκριμένη εταιρία εξαγόρασε μέσα στον Δεκέμβριο 2015 το σύνολο των μετοχών της Olympic Handling από την MARFIN INVESTMENT GROUP).

179. Σημειώνεται ότι και οι τρεις εταιρίες που αναφέρονται ανωτέρω παρέχουν υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης και στα δεκατέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β[262]. Η Fraport προσκόμισε[263] καταλόγους με τις Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους.

ΙΙ.Γ.2.3. Παροχή (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων

180. Η τρίτη υποαγορά που έχει οριστεί σε προηγούμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι αυτής της παροχής (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών εστίασης, πάρκινγκ, ενοικίασης αυτοκινήτων, πώλησης διαφημιστικού χώρου[264]. Στις

με τη σχετική εξουσία πρόσωπο να νοθεύσει τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως των ενδεχόμενων μελλοντικών του δραστηριοτήτων.

[258] Σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 2 του π.δ. 285/1998: «Όταν ο αριθμός των φορέων είναι περιορισμένος κατ` εφαρμογή του άρθρου 7 παρ. 3 ή του άρθρου 10 του παρόντος διατάγματος, ο οργανισμός διαχείρισης του Αερολιμένα μπορεί να παρέχει ο ίδιος υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης χωρίς να υπόκειται στην διαδικασία επιλογής που προβλέπεται στην παράγραφο 1. Ομοίως ο οργανισμός διαχείρισης δύναται, αντ’ αυτού, να εξουσιοδοτήσει μια άλλη επιχείρηση, χωρίς να την υποβάλλει στην διαδικασία αυτή, να παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στον συγκεκριμένο αερολιμένα:

-εάν ελέγχει την επιχείρηση αυτή άμεσα ή έμμεσα ή

-εάν η επιχείρηση αυτή τον ελέγχει άμεσα η έμμεσα.

Εφόσον ο Οργανισμός Διαχείρισης πρόκειται να παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης θα πρέπει να το γνωστοποιήσει στην αρμόδια Αεροπορική Αρχή το αργότερο μέχρι την 1η του μεθεπομένου, από την δημοσίευση του παρόντος, μηνός και για τους αερολιμένες που πρόκειται να λειτουργήσουν στο μέλλον ένα έτος πριν την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της λειτουργίας τους».

[259] Σύμφωνα με το άρθρο 10.1 του π.δ. 285/1998: «Όταν σε ένα Αερολιμένα συγκεκριμένοι περιορισμοί που αφορούν στον διαθέσιμο χώρο (space available) ή την δυναμικότητα (capacity) οι οποίοι οφείλονται ιδίως στην συμφόρηση και το ποσοστό χρήσης του χώρου εις τρόπον ώστε να καθίσταται αδύνατο το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης ή η άσκηση της αυτοεξυπηρέτησης στον βαθμό που προβλέπεται από το παρόν Διάταγμα, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από γνώμη του Οργανισμού Διαχείρισης του Αερολιμένα και σχετική εισήγηση της αρμόδιας Αεροπορικής Αρχής με αιτιολογημένη απόφασή του δύναται:

α) να περιορίσει τον αριθμό των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης για μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης εκτός εκείνων που αναφέρονται στο άρθρο 7, παρ.3 του παρόντος, σε όλον τον Αερολιμένα η ένα μέρος του. Στην περίπτωση αυτή ισχύουν οι προβλέψεις του άρθρου 7, παρ.4, 5 και 6 του παρόντος.

β) Να αναθέσει αποκλειστικά σε ένα και μόνο φορέα μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης από εκείνες που αναφέρονται στο άρθρο 7 παρ 3 του παρόντος.

γ) Να επιτρέψει την αυτοεξυπηρέτηση σε περιορισμένο αριθμό χρηστών για κατηγορίες άλλες εκτός από εκείνες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παρ. 2 υπό τον όρο ότι οι εν λόγω χρήστες θα επιλέγονται με βάση κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια.

δ) Να απαγορεύσει εντελώς ή να επιτρέψει σε έναν μόνο χρήστη την αυτοεξυπηρέτηση για τις κατηγορίες του άρθρου 8 παρ.2».

[260] Πρβλ. και το άρθρο 17 του π.δ. 285/1998 (Πρόσβαση στις Εγκαταστάσεις), σύμφωνα με το οποίο:

«1. Οι αρμόδιες Αεροπορικές Αρχές διασφαλίζουν την ελεύθερη πρόσβαση των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα, στο μέτρο που αυτό απαιτείται για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Εάν η αρμόδια Αεροπορική Αρχή ή ο Οργανισμός Διαχείρισης του Αερολιμένα επιβάλλουν όρους για την πρόσβαση αυτή οι όροι πρέπει να είναι κατάλληλοι, αντικειμενικοί διαφανείς και αμερόληπτοι.

2. Οι χώροι που διατίθενται για την εκτέλεση εργασιών επίγειας εξυπηρέτησης σε κάθε Αερολιμένα πρέπει να κατανέμονται μεταξύ των διαφόρων φορέων και μεταξύ των διαφόρων αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών, συμπεριλαμβανομένων των νεοαφικνουμένων, στο μέτρο που είναι αναγκαίο για την άσκηση των δικαιωμάτων τους και για την διασφάλιση ουσιαστικού και θεμιτού ανταγωνισμού, με βάση κατάλληλους, αντικειμενικούς, διαφανείς και αμεράληπτους κανόνες και κριτήρια, τα οποία θεσπίζονται στις οικείες διατάξεις του Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης».

[261] Η οποία στην ιστοσελίδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας αναφέρεται και ως SKYSERV Handling S.A.

[262] Βλ. την ιστοσελίδα της ΥΠΑ, http://www.ypa.gr/our-airports.

[263] Βλ. σελ. 6 υπ’ αριθ. πρωτ. 700/29.1.2016 απαντητικής επιστολής Fraport και τα συνημμένα σε αυτήν Παραρτήματα Χ και ΧΙ. Οι κατάλογοι αυτοί συντάχθηκαν επί τη βάσει εγγράφων που υπήρχαν στην ψηφιακή τράπεζα δεδομένων (VDR) έως τη 10η Οκτωβρίου 2014. Από τους καταλόγους έχουν ορατώς διαγραφεί οι συμβάσεις που έχουν λήξει σύμφωνα με τους όρους τους. Η γνωστοποιούσα ανάφερε στην ως άνω επιστολή της ότι αναμένετο η υποβολή από το ΤΑΙΠΕΔ στην παραχωρησιούχο ανανεωμένων καταλόγων, τους οποίους και θα προσκομίσουν στη ΓΔΑ. Υπενθυμίζεται ότι, όπως αναφέρεται και ανωτέρω, δυνάμει των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Παραχώρησης (βλ. άρθρα 48 και 4.9 αυτών), οι υφιστάμενες κατά το χρόνο έναρξης ισχύος των Συμβάσεων Παραχώρησης Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης διατηρούνται σε ισχύ.

[264] Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/

προαναφερθείσες αποφάσεις, περαιτέρω διάκριση της αγοράς της παροχής (ή σύμβασης με παρόχους) υπηρεσιών λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων δεν έχει κριθεί απαραίτητη.

181. Όσον αφορά στον ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κρίνει και σε αυτήν την περίπτωση ότι αυτή περιορίζεται σε συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή και στο άμεσο περιβάλλον αυτού[265].

182. Τον ορισμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υιοθετούν και τα μέρη, τα οποία τονίζουν ότι, παρότι στη συγκεκριμένη αγορά δραστηριοποιούνται και η FRAPORT[266] και οι Ομάδες Α και Β, δεν υφίστανται αλληλοεπικαλύψεις και άρα η συγκεκριμένη αγορά δεν είναι επηρεαζόμενη και δεν χρήζει περαιτέρω ανάλυσης[267].

183. Με βάση τα ανωτέρω, για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης, κατά την κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού η σχετική αγορά της παροχής (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων θεωρείται εν προκειμένω πράγματι ενιαία, συμπίπτουσα με τα προς παραχώρηση δικαιώματα, και εκτεινόμενη γεωγραφικά στον κάθε αερολιμένα ή και στο άμεσο περιβάλλον αυτού.

ΙΙ.Γ.3. Παροχή υπηρεσιών λογισμικού IT για αεροδρόμια (κάθετη αγορά ως προς την αγορά διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών)

184. Σύμφωνα τόσο με την Ενωσιακή νομολογία όσο και με τον ορισμό των μερών, η παροχή υπηρεσιών λογισμικού/IT για αεροδρόμια αποτελεί έναν στενότερο ορισμό της αγοράς παροχής υπηρεσιών λογισμικού, καθώς, σε προηγούμενες αποφάσεις της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ορίσει ως προϊοντική αγορά εκείνη της παροχής υπηρεσιών λογισμικού συνολικά ή την αγορά αυτή υποδιαιρεμένη με βάση τη λειτουργία των υπηρεσιών ή τους βιομηχανικούς τομείς στους οποίους αφορά[268, 269].

185. Σύμφωνα με προηγούμενη έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,[270] η προσέγγιση της διάκρισης της παροχής υπηρεσιών λογισμικού με βάση τις υπηρεσίες ή τους βιομηχανικούς τομείς στους οποίους αφορά, ενισχύεται καθώς, από την άποψη της ζήτησης, η παροχή υπηρεσιών λογισμικού μπορεί να διαφέρει ανά κλάδο λόγω:

α) ειδικών κανόνων, κατευθυντήριων γραμμών και τοπικών κανονισμών, ιδίως όσον αφορά στην ασφάλεια, τον κίνδυνο, τη συμμόρφωση και ρυθμιστικά θέματα,

β) πιθανών διαφορών στην αποτίμηση των επιδόσεων (performance pricing) και

γ) υψηλότερων απαιτήσεων για παρακολούθηση των επιδόσεων (performance monitoring).

186. Η διαθεσιμότητα των τεχνικών υποδομών, η τεχνική κατάρτιση, το εξειδικευμένο προσωπικό και ένα αποδεδειγμένο προηγούμενο ιστορικό μπορούν να θεωρηθούν ως προαπαιτούμενα για την παροχή υπηρεσιών λογισμικού σε ένα συγκεκριμένο κλάδο.

187. Από την άλλη πλευρά, από την άποψη της προσφοράς, οι πάροχοι υπηρεσιών επιβεβαιώνουν ότι παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε πολλαπλούς τομείς της βιομηχανίας.

188. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αφήσει ανοικτό τον ακριβή ορισμό της προϊοντικής αγοράς, καθώς οι υπό εξέταση πράξεις δεν ήγειραν αμφιβολίες ως προς το συμβατό τους με τη λειτουργία του ανταγωνισμού, υπό οποιαδήποτε πιθανή θεώρηση της αγοράς. Έχει δε ορίσει ότι η σχετική γεωγραφική αγορά, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε υποδιαίρεση, είναι ευρύτερη της εθνικής και εκτείνεται τουλάχιστον σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης[271], ενώ σε άλλη περίπτωση ο ακριβής ορισμός της γεωγραφικής αγοράς παρέμεινε ανοικτός[272].

189. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα[273], η αγορά παροχής υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες ενδέχεται

AEROPORTOS DE PORTUGAL σκ. 16, καθώς και COMP/M.7537-ARDIAN FRANCE/F2iSGR/F2Iaeroporti σκ.22, COMP/M.7008 AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL σκ.12 (iii), COMP/M.4164 FERROVIAL/OUEBEC/GIC/BAA σκ. 10 (iii).

265 Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6862 – VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL σκ. 19 εδ, COMP/M.7008 AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL σκ. 12 περ. (iii), COMP/M.4164 FERROVIAL/OUEBEC/GIC/BAA σκ. 24.

266 Όπως σημειώνει στην υπ’ αριθ. πρωτ. 1096/12.2.2016 επιστολή της, η FRAPORT (και οι ελεγχόμενες από αυτήν επιχειρήσεις) δεν παρέχουν σχετικές υπηρεσίες στην Ελλάδα.

267 Στην υποβληθείσα γνωστοποίηση, η FRAPORT αναφέρει ότι η αγορά των κτηματομεσιτικών δραστηριοτήτων - οργάνωσης εμπορικών χώρων, θα μπορούσε να αποτελεί αυτοτελώς μία κάθετη αγορά (πρβλ., λ.χ., υπόθεση COMP/M.6020- ACS/HOCHTIEF, σημεία 12-14, όπου η Επιτροπή διακρίνει την αγορά κτηματομεσιτικών υπηρεσιών σε υπηρεσίες ανάπτυξης ακίνητης περιουσίας όπως λ.χ. η αγορά εκτάσεων γης προς ανοικοδόμηση ως επένδυση κερδοσκοπικού χαρακτήρα) και σε υπηρεσίες διαχείρισης και λειτουργίας ακινήτων, για λογαριασμό των ιδιοκτητών τους). […] (υπ΄αριθ. πρωτ. 1096/12.02.2016 απαντητική επιστολή της Fraport, σελ 9).

268 Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6921 IBM ITALIA/UBIS, σκ. 21, COMP/M.7537 Ardian France/F2iSGR/F2i Aeroporti σκ. 31-32.

269 Οι οποίοι στο παρελθόν έχουν αναγνωρισθεί σε υποθέσεις που αφορούσαν: επικοινωνία, μέσα ενημέρωσης, υπηρεσίες, μεταφορές, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, χονδρεμπόριο, βιομηχανία και φυσικοί πόροι, παρόχους υπηρεσιών υγείας, τραπεζικό κλάδο, υπηρεσίες ασφαλείας, λιανικό εμπόριο, κυβέρνηση, ασφάλειες, Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6921 IBM ITALIA/UBIS, σκ. 25.

270 Η οποία αφορούσε στον τραπεζικό κλάδο και τις υπηρεσίες ασφαλείας, Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6921 IBM ITALIA/UBIS, σκ. 23-25.

271 Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.7537 Ardian France/F2i SGR/F2i Aeroporti σκ.32 και COMP/M.6921 IBM ITALIA/UBIS σκ.26.

272 Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/M.6921 IBM ITALIA/UBIS, σκ. 26-30. Πιο συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε προηγούμενες αποφάσεις της, ενώ είχε θεωρήσει ότι οι υπηρεσίες λογισμικού παρέχονται σε εθνική βάση, είχε επίσης υποδείξει ότι η γεωγραφική αγορά θα μπορούσε να είναι και ευρύτερη καθώς πολλοί πάροχοι των υπηρεσιών αυτών λειτουργούν σε παγκόσμιο επίπεδο και οι πελάτες συχνά απευθύνουν προσφορές παγκόσμια ή στον ΕΟΧ, κάτι που σε σχετική έρευνα επιβεβαίωσαν και οι πάροχοι των σχετικών υπηρεσιών. Σχετική έρευνα είχε επίσης υποδείξει ότι οι υπηρεσίες λογισμικού είναι συχνά προσαρμοσμένες ανάλογα με τη γλώσσα και τις τοπικές επιχειρηματικές ιδιαιτερότητες. Προέκυψε, επίσης, ότι μια στενή και σταθερή σχέση μεταξύ του παρόχου της υπηρεσίας και του πελάτη πρέπει να διατηρείται για τις τοπικές υπηρεσίες μετά την πώληση. Πολλοί πελάτες θεώρησαν επίσης ότι οι προμηθευτές υπηρεσιών πρέπει να παρέχουν υπηρεσίες logistics, marketing, υποκαταστήματα πωλήσεων, δίκτυο διανομής και υπηρεσίες μετά την πώληση/ συντήρηση σε εθνικό επίπεδο.

273 Σελ. 62-63 της υπ΄αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 γνωστοποίησης.

να αποτελεί διακριτή σχετική αγορά προϊόντων, η οποία δύναται να θεωρηθεί κάθετη αγορά (προγενέστερου σταδίου) ως προς την αγορά διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών ενώ η σχετική γεωγραφική αγορά εκτείνεται τουλάχιστον σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και, ενδεχομένως, σε παγκόσμιο επίπεδο.

190. Η γνωστοποιούσα θεωρεί ότι η παροχή υπηρεσιών λογισμικού, ως κάθετη διακριτή αγορά στην οποία δραστηριοποιείται η ίδια, δεν μπορεί να είναι επηρεαζόμενη, και σε κάθε περίπτωση δεν υπάρχει ούτε η δυνατότητα, ούτε η βούληση, να υπάρξει αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες ή αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές, ενώ τα όποια μερίδια, τόσο της FRAPORT, ως παρόχου της υπηρεσίας αυτής όσο και των αεροδρομίων της Ομάδας Α και Β, ως πελατών συνολικά στην αγορά της Ε.Ε., είναι, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα[274], αμελητέα.

191. Βάσει των προαναφερθέντων, κατά την κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, στο πλαίσιο της εξέτασης της παρούσας συγκέντρωσης προκρίνεται καταρχήν ο στενότερος ορισμός της προϊοντικής αγοράς παροχής υπηρεσιών λογισμικού και η παροχή υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες θεωρείται διακριτή σχετική αγορά, η δε σχετική γεωγραφική αγορά, ορθό είναι να θεωρηθεί ευρύτερη της εθνικής, εκτεινόμενη τουλάχιστον σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο το ζήτημα του ακριβούς ορισμού τόσο της σχετικής προϊοντικής αγοράς όσο και της σχετικής γεωγραφικής αγοράς μπορεί να παραμείνει ανοικτό, καθώς, όπως εκτίθεται εν συνεχεία, η γνωστοποιηθείσα πράξη δεν εγείρει σοβαρές αμφιβολίες υπό οποιοδήποτε πιθανή θεώρηση (ευρύτερη ή στενότερη) της αγοράς αυτής, δεδομένων των αμελητέων μεριδίων της συμμετέχουσας στη συγκέντρωση, FRAPORT AG.

ΙΙ.Δ. ΔΟΜΗ ΑΓΟΡΩΝ - ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

192. Κατωτέρω παρατίθενται στοιχεία σχετικά με τη δομή των αγορών και τα μερίδια των μερών στις κατά τα ανωτέρω ορισθείσες σχετικές αγορές στις οποίες αυτά δραστηριοποιούνται.

ΙΙ.Δ.1. Συμμετοχή σε διαγωνιστικές διαδικασίες για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων

193. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα, από τα συμμετέχοντα στη συγκέντρωση μέρη, στη συγκεκριμένη αγορά δραστηριοποιείται μόνο η FRAPORT.

194. Όσον αφορά στο μερίδιο αγοράς της, η γνωστοποιούσα προσκόμισε τον πίνακα που ακολουθεί, με κατάλογο ιδιωτικοποιήσεων μέσω συμβάσεων παραχώρησης με στοιχεία έως το 2013[275], σύμφωνα με τον οποίο, η FRAPORT AG κατατάσσεται πολύ χαμηλά στην παγκόσμια κατάταξη (το πολύ στο 5% των διαγωνισμών που διενεργούνται παγκοσμίως[276]), ενώ, κατά τα τελευταία έτη, δεν έχει πραγματοποιηθεί αντίστοιχη διαγωνιστική διαδικασία στην ελληνική Επικράτεια, πλην της διαγωνιστικής διαδικασίας για τις προκείμενες παραχωρήσεις, στις οποίες, όπως αναφέρεται και ανωτέρω, υπέβαλαν προσφορά 11 επενδυτικά σχήματα[277].

Έτος	**Αεροδρόμια - διαγωνιστικές διαδικασίες για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων**	**Διάρκεια/ Έτη**	**Κοινοπραξία**
1997	Columbia: Barranquilla	15	AENA consortium
1998	Columbia: Cartagena	15	AENA consortium
1997	Bolivia: La Paz, Santa Cruz, Cochabamba	25	AGI [*AGI was bought by TBI in 1999; Abertis now owns TBI*]
1998	UK: Luton	30	AGI Bechtel/ Barclays consortium
1998	Mexico: South East Group	15	Copenhagen airport consortium
1999	Mexico: Pacific Group	15	AENA consortium
1998	Argentinean Airport System	33	Aeropuertos Argentina 2000 consortium (including SEA Milan and Ogden)
1998	Tanzania: Kilimanjaro International Airport	25	Mott Macdonald consortium
1999	Dominican Republic: 6 airports including Santo Domingo	20	YVRAS/ Ogden consortium [YVRAS changed its named to the Vantage Group in 2011]
1999	Chile: Terminal at Santiago International Airport	15	YVRAS consortium
1999	Uruguay: Montevideo	25	YVRAS consortium

[274] Η γνωστοποιούσα αναφέρεται στα μερίδια της Fraport από την παρόμοια ανάλυση της Ευρ. Επιτροπής στην απόφαση COMP/M.7537 Ardian France/F2i SGR/F2i Aeroporti.

[275] Υπ΄αριθ. πρωτ. 1096/12.2.2016 απαντητική επιστολή Fraport. Πηγή: περιοδικό Managing Airports 4η έκδοση, με στοιχεία έως το έτους 2012. Στη λίστα έχει προστεθεί και η παραχώρηση της VINCI στην Πορτογαλία το 2013.

[276] Η γνωστοποιούσα σημειώνει ότι δεν μπορεί να γνωρίζει το σύνολο των διαγωνιστικών διαδικασιών που διενεργούνται παγκοσμίως (ή έστω στον ΕΟΧ) προκειμένου να υπολογισθεί το ακριβές μερίδιο αγοράς της FRAPORT.

[277] Βλ. την περιγραφή της αγοράς αυτής στην αμέσως προηγούμενη ενότητα.

Έτος	Αεροδρόμια - διαγωνιστικές διαδικασίες για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων	Διάρκεια/ Έτη	Κοινοπραξία
1999	Costa Rica: San Jose	20	TBI [Abertis now owns TB]
2000	Columbia: Call	20	AENA consortium
2000	Mexico: North Central Group	15	AdP consortium
2001	Peru: Lima	30	Fraport / Alterra consortium
2003	Jamaica: Montego Bay	30	YVRAS consortium
2006	Peru: 12 regional airports	25	Ferrovial consortium
2006	India: Delhi	30	GMR / Fraport / Malaysia Airports consortium
2006	India: Mumbai	30	GVK/ ACSA consortium
2007	Turkey: Antalya	17	Fraport / IC Holding consortium
2009	Turkey: Antalya Gazipasa	25	TAV Airports
2010	Maldives: Male	25	GMR/MAHB
2010	Kosovo: Pristina	20	Limak / Aeroports de Lyon consortium
2010	Russia: St Petersburg	30	Fraport / VTB consortium
2012	Croatia: Zagreb	30	AdP consortium
2013	Portugal: Lisbon, Porto, Faro, Beja + Ponta Delgada, Horta, Santa Maria and Flores (Azores archipelago airports)	50	Vinci

ΙΙ.Δ.2. Παροχή υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών

ΙΙ.Δ.2.1. Παροχή υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών

195. Στην υπο-αγορά της παροχής υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών, τα αεροδρόμια της Ομάδας Α (Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλλονιάς, Ακτίου, Καβάλας, Χανίων), και Β (Ρόδου, Κω, Σαντορίνης, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Σκιάθου, Σάμου) συνιστούν ex lege μονοπώλια στις κατά τόπους γεωγραφικές αγορές όπως ορίστηκαν ανωτέρω, ενώ η Fraport δεν δραστηριοποιείται σε ανταγωνιστικά των Ομάδων Α και Β αεροδρόμια, ακόμα και υπό τον ευρύτερο δυνατό ορισμό της γεωγραφικής αγοράς.

ΙΙ.Δ.2.2. Παροχή (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης

196. Στην υπό-αγορά της παροχής (ή σύμβασης με παρόχους) υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, στις κατά τόπους γεωγραφικές αγορές όπως ορίστηκαν ανωτέρω, το μερίδιο της FRAPORT είναι μηδενικό και σε κάθε περίπτωση η FRAPORT, πέραν του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης, δεν αναπτύσσει πουθενά αλλού δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης. Προσκομίζεται δε πίνακας με στοιχεία των ετών 2013 - 2014[278], από τον οποίο προκύπτει ότι η FRAPORT, μέσω της παροχής των υπηρεσιών της στο συγκεκριμένο αερολιμένα, κατατάσσεται στην 4η θέση μεταξύ των δραστηριοποιούμενων στην εν λόγω αγορά εταιριών, σε παγκόσμιο επίπεδο, με βάση τον κύκλο εργασιών. Σημειώνεται ότι, όπως αναφέρει η γνωστοποιούσα[279], επί του παρόντος, η Fraport AG δεν έχει λάβει καμία σχετική απόφαση και δεν προτίθεται να παράσχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, χωρίς ωστόσο να αποκλείεται το ενδεχόμενο να αποφασίσει στο μέλλον διαφορετικά.

ΙΙ.Δ.2.3. Παροχή (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων

197. Στην υπό αγορά της παροχής (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων, τα αεροδρόμια της Ομάδας Α (Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλλονιάς, Ακτίου, Καβάλας, Χανίων), και Β (Ρόδου, Κω, Σαντορίνης, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Σκιάθου, Σάμου) συνιστούν μονοπώλια στις κατά τόπους γεωγραφικές αγορές όπως ορίστηκαν ανωτέρω, ενώ η Fraport δεν δραστηριοποιείται σε ανταγωνιστικά των Ομάδων Α και Β αεροδρόμια.

ΙΙ.Δ.3. Παροχή υπηρεσιών λογισμικού ΙΤ για αεροδρόμια

198. Τα αεροδρόμια της Ομάδας Α (Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλλονιάς, Ακτίου, Καβάλας, Χανίων) και Β (Ρόδου, Κω, Σαντορίνης, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Σκιάθου, Σάμου) δεν δραστηριοποιούνται στην αγορά της παροχής υπηρεσιών λογισμικού/ΙΤ για αεροδρόμια, καθώς είναι αγοραστές της εν λόγω υπηρεσίας. Καλύπτουν δε πολύ μικρό ποσοστό των πωλήσεων των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι η αγορά είναι τουλάχιστον πανευρωπαϊκή. Στην εν λόγω αγορά, η FRAPORT δραστηριοποιείται μέσω των θυγατρι-

[278] Διαφάνεια 98 της παρουσίασης “Visual Fact Book 2014” της FRAPORT http://www.fraport.com/en/investor-relations/events-und-publications/publications/visual-fact-book.html, την οποία προσκόμισε η γνωστοποιούσα ως Παράρτημα IX του Εντύπου Γνωστοποίησης.

[279] Βλ. υπ΄αριθ. πρωτ. 700/29.1.2016 απαντητική επιστολή της Fraport.

κών της AirITservices AG[280] και AirITSystems GmbH[281] (αποκλειστικά στη Γερμανία[282]), καθώς και της Operational Services GmbH & Co. KG[283].

199. Η εταιρία AirITServicesGmbH δραστηριοποιείται κατά κύριο λόγο στα αεροδρόμια Αννόβερου και Φρανκφούρτης. Ο κύκλος εργασιών της κατανέμεται ως ακολούθως: Αεροδρόμιο Αννόβερου […], Αεροδρόμιο Φρανκφούρτης […] και λοιποί πελάτες […][284]. Η εταιρία AirITSystems GmbH δραστηριοποιείται στα αεροδρόμια της Φρανκφούρτης και του Αννόβερο. Ο κύκλος εργασιών της κατανέμεται ως ακολούθως: Αεροδρόμιο Φρανκφούρτης […], Αεροδρόμιο Αννόβερου […], λοιποί πελάτες […]. Η FRAPORT εκτιμά[285] ότι το μερίδιό της στην ευρωπαϊκή αγορά είναι αμελητέο.

200. Η γνωστοποιούσα[286] σημειώνει ότι καμία εταιρία ελεγχόμενη από την Fraport AG δεν έχει εμπορική δραστηριότητα στην Ελλάδα και επισημαίνει ότι η μόνη εταιρία του Ομίλου που έχει (έστω αμελητέες) πωλήσεις σε Έλληνες πελάτες, αν και δεν δραστηριοποιείται καθαυτή στην ελληνική Επικράτεια, είναι η εταιρία Operational Services GmbH & Co. KG[287], η οποία δραστηριοποιείται στην αγορά παροχής υπηρεσιών λογισμικού πανευρωπαϊκά, και ειδικεύεται στην αυτοκινητοβιομηχανία (η εταιρία αναφέρει το εύρος των προϊόντων της το οποίο κατ’ αυτήν καταδεικνύει ότι το λειτουργικό σύστημα δεν επικεντρώνεται σε αεροδρόμια αλλά έχει μία ποικιλία πελατών σε διαφορετικούς κλάδους)[288]. Από τον κύκλο εργασιών της εταιρίας, […] προέρχονται από πωλήσεις για την παροχή υπηρεσιών στους ακόλουθους τρεις Έλληνες πελάτες: […], οι οποίοι είναι διανομείς της […], και οι σχετικές υπηρεσίες παρέχονται στα πλαίσια του δικτύου της […].

201. Αναφορικά με τους παρόχους υπηρεσιών λογισμικού στα αεροδρόμια Ομάδας Α και Ομάδας Β, η Fraport δεν διαθέτει σχετικά στοιχεία, ούτε αντίστοιχες συμβάσεις[289].

ΙΙ.Δ.4. Σύνοψη

202. Τα προεκτεθέντα στοιχεία σχετικά με τα μερίδια των συμμετεχόντων στη συγκέντρωση μερών στις σχετικές αγορές αυτής πριν τη γνωστοποιηθείσα πράξη καθώς και τα μερίδια αγοράς της Fraport μετά τη συγκέντρωση, συνοψίζονται στον κατωτέρω Πίνακα:

ΑΓΟΡΕΣ	**Μερίδια αγοράς μερών πριν τη συγκέντρωση**		**Μερίδια Αγοράς FRAPORT AG μετά τη συγκέντρωση**
	FRAPORT AG	**Ομάδας Α/ Ομάδας Β**	
Α. Συμμετοχή σε διαγωνιστικές διαδικασίες για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων, στον ΕΟΧ, ενδεχομένως και σε παγκόσμιο επίπεδο.	0-5% (στην παγκόσμια αγορά)	0%	0-5% (στην παγκόσμια αγορά)
Β.1 Παροχή υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης, συντήρησης, χρήσης και παροχής διευκολύνσεων των διαδρόμων και τροχοδρόμων και συναφών χώρων αεροδρομίου, **Αεροδρόμια Ομάδας Α**	0%	100%	100%
Β.1 Παροχή υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης, συντήρησης, χρήσης και παροχής διευκολύνσεων των διαδρόμων και τροχοδρόμων και συναφών χώρων αεροδρομίου, **Αεροδρόμια Ομάδας Β**	0%	100%	100%

---

[280] http://www.fraport.com/en/the-fraport-group/fraport-wordwide/subsidiaries-investments/airit-services-ag.html, για δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης.

[281] http://www.fraport.com/en/the-fraport-group/fraport-wordwide/subsidiaries-investments/airitsystems-hannover-gmbh.htm , για δραστηριότητες κυρίως στο αεροδρόμιο του Ανόβερο.

[282] Σελ. 6 της υπ΄ αριθ. πρωτ. 700/29.1.2016 απαντητικής επιστολής της Fraport AG.

[283] http://www.fraport.com/en/the-fraport-group/fraport-wordwide/subsidiaries-investments/operational-services-gmbh---co--kg.html, για δραστηριότητες μόνο στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης.

[284] Οι τρεις μεγαλύτεροι πελάτες της εταιρίας είναι το Αεροδρόμιο του Αννόβερο, η Telekom Deutschland και το Αεροδρόμιο Φρανκφούρτης.

[285] Σελ. 63 του υπ’ αριθ. πρωτ. 219/12.1.2016 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[286] Σελ. 3 απαντητικής επιστολής FRAPORT υπ’ αριθ. πρωτ. 1096/12.1.2016.

[287] Η οποία αποτελεί κοινή επιχείρηση της Fraport AG και της εταιρίας T-Systems International GmbH.

[288] Σύμφωνα με την περιγραφή που δίδεται και από την ίδια την εταιρία (βλ. την υπ’ αριθμ. πρωτ. 1096/12.2.2016 επιστολή της): «the company’s (OP’s) scope is the following: Service provider for data center hosting, network and IT application operations and development of advanced information and communication systems for different industries, e.g. the transport industry, logistics as well as the automotive and manufacturing industries. Customers of OP are besides Fraport also e.g. Volkswagen, automobile suppliers, online shops, a German authority etc. This shows that OS is NOT focused on airport solutions but has a variety of clients in different industries. Regarding the Mirrorserver project, this is a customized application for the secure, direct data transmission from the automotive producer (supported are the brands VW, Audi, Seat Skoda, Bentley, Lamborghini) to automotive dealers and independent automotive workshops via SSD boxes (solid-state-drive) for the purpose of e.g. vehicle/error diagnostics. Clients for this application are the automotive dealers and independent workshops».

[289] Τα σχετικά στοιχεία αναζητήθηκαν και από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (με την υπ’ αριθμ. πρωτ. 1833/10.3.2016 επιστολή της Γ.Δ.Α.) η οποία δεν τα προσκόμισε.

ΑΓΟΡΕΣ	Μερίδια αγοράς μερών πριν τη συγκέντρωση		Μερίδια Αγοράς FRAPORT AG μετά τη συγκέντρωση
	FRAPORT AG	Ομάδας Α/ Ομάδας Β	
Β.2 Παροχή (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης συμπεριλαμβανομένων, υπηρεσιών στην πίστα, υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών, υπηρεσιών αποσκευών, υπηρεσιών εφοδιασμού σε καύσιμα και λάδια, υπηρεσιών συντήρησης αεροσκαφών, υπηρεσιών διοίκησης πληρωμάτων, διοίκηση και εποπτεία εδάφους, **Αεροδρόμια Ομάδας Α**	0%	100%	100%
Β.2 Παροχή (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης συμπεριλαμβανομένων, υπηρεσιών στην πίστα, υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών, υπηρεσιών αποσκευών, υπηρεσιών καυσίμων και λαδιών, υπηρεσιών συντήρησης αεροσκαφών, υπηρεσιών διοίκησης πληρωμάτων, διοίκηση και εποπτεία εδάφους, **Αεροδρόμια Ομάδας Β**	0%	100%	100%
Β.3 Παροχή (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών εστίασης, πάρκινγκ, ενοικίασης αυτοκινήτων, πώληση διαφημιστικού χώρου. **Αεροδρόμια Ομάδας Α**	0%	100%	100%
Β.3 Παροχή (ή σύμβαση με παρόχους) υπηρεσιών λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών εστίασης, πάρκινγκ, ενοικίασης αυτοκινήτων, πώληση διαφημιστικού χώρου. **Αεροδρόμια Ομάδας Β**	0%	100%	100%
Γ. Αγορά παροχής υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες, η οποία δύναται να θεωρηθεί κάθετη (προγενέστερου σταδίου) ως προς την αγορά διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών στον ΕΟΧ, ενδεχομένως και σε παγκόσμιο επίπεδο.	0-5% (στον ΕΟΧ, ενδεχομένως και σε παγκόσμιο επίπεδο)	0%	0-5% (στον ΕΟΧ, ενδεχομένως και σε παγκόσμιο επίπεδο)

203. Μετά την πραγματοποίηση της υπό εξέταση συγκέντρωσης, η Fraport, ως διαχειριστής των αεροδρομίων των Ομάδων Α (Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλλονιάς, Ακτίου, Καβάλας, Χανίων) και Β (Ρόδου, Κω, Σαντορίνης, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Σκιάθου, Σάμου), θα κατέχει το 100% της σχετικής αγοράς της διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών των αεροδρομίων Ομάδας Α και Ομάδας Β και των υπο-αγορών αυτής, καθώς και μερίδιο 0-5% στις αγορές της συμμετοχής σε διαγωνιστικές διαδικασίες (σε παγκόσμιο επίπεδο) και της παροχής υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες (στον ΕΟΧ ενδεχομένως και σε παγκόσμιο επίπεδο).

ΙΙ.Ε. ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

204. Με τον όρο «επηρεαζόμενη αγορά» νοείται (α) κάθε σχετική αγορά προϊόντος στην οποία ασκούν επιχειρηματικές δραστηριότητες δύο ή περισσότερες από τις συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις, εφόσον εκτιμάται ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε συνολικό μερίδιο στην αγορά αυτή ύψους τουλάχιστον 15% (η περίπτωση αφορά στις οριζόντιες σχέσεις), καθώς και (β) κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες οποιαδήποτε συμμετέχουσα επιχείρηση και βρίσκεται σε προηγούμενο ή επόμενο στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας του προϊόντος, σε σχέση με την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται άλλη συμμετέχουσα επιχείρηση και οποιοδήποτε από τα ατομικά η συνδυασμένα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων αυτών, σε οποιοδήποτε στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας, ανέρχεται σε 25% τουλάχιστον, ανεξάρτητα αν μεταξύ των μερών υφίσταται σχέση προμηθευτή/πελάτη (η περίπτωση αφορά στις κάθετες σχέσεις)[290].

205. Με βάση τα όσα εκτέθηκαν ανωτέρω, μοναδική επηρεαζόμενη αγορά, στο πλαίσιο της υπό εξέταση συγκέντρωσης, είναι εκείνη της παροχής υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες, στην οποία δραστηριοποιείται η FRAPORT, με μερίδιο 0-5% (στον ΕΟΧ ενδεχομένως και σε παγκόσμιο επίπεδο) και η οποία αποτελεί κάθετη αγορά (προγενέστερου σταδίου) ως προς την αγορά διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών, στην οποία δραστηριοποιούνται τα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β, με μερίδιο 100%.

[290] Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 802/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 21.4.2004 για την εφαρμογή του κανονισμού του (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων.

III. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

206. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3959/2011[291], η Ε.Α., εφόσον διαπιστώσει ότι η υποβληθείσα συγκέντρωση, καίτοι εμπίπτουσα στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 6 παρ. 1, εντούτοις δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά, με απόφασή της, που εκδίδεται εντός ενός μηνός από την πλήρη και προσήκουσα γνωστοποίηση, εγκρίνει τη συγκέντρωση. Ουσιαστικό κριτήριο ελέγχου των συγκεντρώσεων αποτελεί, κατά το άρθρο 7 παρ. 1 του ν. 3959/2011[292], ο σημαντικός ή μη περιορισμός του ανταγωνισμού ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης, στην εθνική αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της, και ιδίως με την δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης.

207. Η αξιολόγηση αφορά εκείνες εκ των σχετικών αγορών οι οποίες είναι επηρεαζόμενες[293].

208. Όπως εκτέθηκε αναλυτικά στην προηγούμενη ενότητα, οι σχετικές αγορές στην υπό εξέταση συγκέντρωση είναι:

α) η αγορά της συμμετοχής σε διαγωνιστικές διαδικασίες για την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων,

β) η αγορά της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών, με τις υποαγορές της: β1) παροχής υπηρεσιών αερολιμενικών υποδομών, β2) παροχής υπηρεσιών (ή σύμβαση με παρόχους) επίγειας εξυπηρέτησης και β3) παροχής υπηρεσιών (ή σύμβαση με παρόχους) λοιπών σχετικών εμπορικών δραστηριοτήτων και

γ) η αγορά της παροχής υπηρεσιών λογισμικού για αεροδρόμια, αγορά προηγούμενου σταδίου της ανωτέρω υπό β αγοράς.

---

291 Κατά το άρθρο 8 παρ. 3 ν. 3959/2011: «Αν διαπιστωθεί ότι η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, παρ’ ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 6, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επί μέρους αγορές στις οποίες αφορά, η Επιτροπή Ανταγωνισμού, με απόφασή της που εκδίδεται μέσα σε ένα μήνα από τη γνωστοποίηση εγκρίνει τη συγκέντρωση».

292 Κατά το άρθρο 7 παρ. 1 του ν. 3959/2011: «Με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού απαγορεύεται κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων, η οποία υπόκειται σε προηγούμενη γνωστοποίηση και η οποία μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά των προϊόντων ή των υπηρεσιών τμήμα της, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση μιας δεσπόζουσας θέσης». Στην παρ. 2 συγκεκριμενοποιούνται τα κριτήρια που λαμβάνει υπόψη της η Ε.Α. κατά την αξιολόγησή της.

293 Βλ. ενδεικτικά την υπόθεση COMP/M.4191-Thales/DCN, παρ. 22, όπου η αξιολόγηση περιορίσθηκε στις επηρεαζόμενες αγορές, με την επισήμανση ότι οι αγορές στις οποίες μόνο ένα μέρος δραστηριοποιείται δεν θεωρούνται ως επηρεαζόμενες, καθώς η συναλλαγή δεν θα επηρεάσει τις συνθήκες ανταγωνισμού. Βλ. επίσης τις υποθέσεις IV/M.591-Dow/Buna, παρ. 15, στην οποία αναφέρεται ότι η προτεινόμενη συναλλαγή θα δημιουργήσει επικαλύψεις σε 21 αγορές, εκ των οποίων μόνο 4 ήταν οριζοντίως επηρεαζόμενες και σε άλλες 2 έπρεπε να εξετασθούν οι κάθετες σχέσεις ή COMP/M.2639-Compass Restorama/Rail Gourmet/Gourmet Nova, παρ. 28-30, όπου γίνεται αναφορά σε επηρεαζόμενες αγορές, οι οποίες και αξιολογούνται. Ομοίως στην IV/M.522-Scandinavian Project, παρ. 30-32, στην οποία αναφέρεται ότι δεν υφίστατο οριζόντια επικάλυψη ούτε κάθετοι δεσμοί και συνεπώς δεν υφίσταται αύξηση στα μερίδια αγοράς, ενώ περαιτέρω η απουσία οριζόντιων επικαλύψεων και κάθετων δεσμών μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων υποδείκνυε ότι οι γνωστοποιηθείσες συναλλαγές δεν δημιουργούσαν ή ενίσχυαν αφεαυτές δεσπόζουσα θέση στην αγορά ως συνέπεια της οποίας θα νοθευόταν σημαντικά ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός. Βλ. επίσης την υπόθεση COMP/M.7021-Swissport/Servisair, παρ. 63, στην οποία τα μέρη είχαν επικάλυψη σε 7 αεροδρόμια, εκ των οποίων όμως λόγω της συναλλαγής δημιουργούνταν 6 οριζοντίως επηρεαζόμενες αγορές. Αντιστοίχως, στην υπόθεση COMP/M.4071-Apollo/Akzo Nobel lar, παρ. 8-9, αναφέρεται ότι οι δραστηριότητες των μερών έχουν επικάλυψη μόνο σε 5 αγορές, εκ των οποίων η αξιολόγηση περιορίσθηκε μόνο στις 4, δεδομένου ότι στη μία η επικάλυψη ήταν περιορισμένη και δεν δημιουργούσε επηρεαζόμενη αγορά. Βλ. και την COMP/M.6381-Google/Motorola Mobility, παρ. 63, υποσ. 35, στην οποία επισημαίνεται ότι η μοναδική οριζόντια επικάλυψη των δραστηριοτήτων των μερών δεν δημιουργεί επηρεαζόμενη αγορά και συνεπώς η απόφαση δεν αναλύει τις συνέπειες της συναλλαγής σε αυτή την αγορά. Παρόμοιες επισημάνσεις περιέχει και η απόφαση COMP/M.6778-Advent International Corporation/Cytec’s Resin Business, παρ. 8 περί μη ύπαρξης οριζόντιων επικαλύψεων, παρ. 12 όπου αναφέρεται ότι υφίστανται πολλοί κάθετοι δεσμοί, οι οποίοι δεν δημιουργούν επηρεαζόμενες αγορές και συνεπώς, μόνο οι κάθετοι δεσμοί που δημιουργούν επηρεαζόμενες αγορές εξετάζονται στην απόφαση αυτή και παρ. 16, όπου αναφέρεται ότι στην εκεί περιγραφόμενη αγορά τα μερίδια αγοράς των μερών στην ανάντη και κατάντη αγορά είναι κάτω του 25% και συνεπώς η κάθετη αυτή σχέση δεν εξετάζεται περαιτέρω στην απόφαση. Αντιστοίχως στην COMP/M.6871- Mohawk Industries/ Spano Invest, παρ. 55-56, όπου αναφέρεται ότι παρά το γεγονός ότι υφίσταται επικάλυψη των μερών σε 5 αγορές, εντούτοις λόγω της συναλλαγής υφίσταται μία μόνο επηρεαζόμενη αγορά, καθώς και ότι ενώ αντιστοίχως δημιουργούνται πολλές κάθετες σχέσεις, εντούτοις αυτές δεν οδηγούν σε επηρεαζόμενες αγορές. Αλλά και στην COMP/M.3713-Holcim/ Aggregate Industries, παρ. 11-12, αναφέρεται ότι η συναλλαγή δεν οδηγεί σε (οριζοντίως) επηρεαζόμενες αγορές, καθώς μετά τη συναλλαγή το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς των μερών για κάθε μία από τις τρεις αγορές είναι σημαντικά κατώτερο του 15%. Παρομοίως, στην COMP/M.3558-Cytec/UCB-Surface Specialties, παρ. 25, όπου αναφέρεται ότι για τις υπόλοιπες αγορές η συναλλαγή δεν οδηγεί σε επηρεαζόμενες αγορές, καθώς το επίπεδο της επικάλυψης των ανταγωνιστών είναι επουσιώδες και συνεπώς η συναλλαγή δεν θα έχει σημαντική επίπτωση σε αυτές. Βλ. επίσης, COMP/M.2465-CVC/Amstelland, παρ. 9,COMP/M.6738-Goldman Sachs/KKR/QMH, παρ. 20-22, COMP/M.7009-Holcim/ Cemex West, παρ. 309, COMP.M.6068-Eni/Acegasaps/JV, παρ. 23, υπόθεση IV/M.390-Akzo/ Nobel Industrier, παρ. 28-32. Βλ. επίσης ΕΑ 597/2014, παρ. 12, στην οποία διαπιστώθηκε ότι: «δεν υφίστανται επηρεαζόμενες αγορές ούτε οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται (άμεσα ή έμμεσα) σε στενά συνδεόμενες γειτονικές αγορές. Ως εκ τούτου, η υπό κρίση συγκέντρωση δεν δύναται να μεταβάλλει τα μερίδια στις σχετικές εν προκειμένω αγορές και συνεπώς δε μεταβάλλει τη δομή της αγοράς […] Ούτε εξάλλου πιθανολογείται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση ενδέχεται να διευκολύνει το συντονισμό στις σχετικές αγορές, καθώς δεν οδηγεί σε μείωση του αριθμού των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων […] Ενόψει των ανωτέρω, ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης δεν θα επέλθει οιαδήποτε μεταβολή στη διάθρωση των σχετικών αγορών, τη θέση της εξαγοραζόμενης εταιρίας σε αυτές, τον πραγματικό ή δυνητικό ανταγωνισμό και τις εναλλακτικές δυνατότητες επιλογής προμηθευτών και πελατών. Συνεπώς, δεν πιθανολογείται κατά το άρθρο 7 παρ. 1 και 2 του Ν. 3959/2011 ότι η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις εξετασθείσες αγορές».

209. Κατά τη γνωστοποιούσα[294], δεν υφίστανται επηρεαζόμενες αγορές στην υπό κρίση συγκέντρωση, συναφώς δε η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι[295]: «σε καμία από τις σχετικές αγορές και υποαγορές της συγκέντρωσης δεν καταργούνται σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, οι οποίες ως εκ τούτου θα έχουν αυξημένη ισχύ στην αγορά, χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους (επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς), β) δεν μεταβάλλεται η φύση του ανταγωνισμού ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, τώρα είναι πολύ πιθανότερο να συντονίζουν και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλάπτουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό ή καθιστώντας το συντονισμό ευκολότερο, σταθερότερο ή αποτελεσματικότερο για τις επιχειρήσεις που συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους και πριν από τη συγκέντρωση (επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς)».

210. Πράγματι, όπως εκτίθεται εν συνεχεία, στις σχετικές αγορές δεν υφίστανται οριζόντιες επικαλύψεις, συνεπώς δεν υφίστανται οριζοντίως επηρεαζόμενες αγορές. Εντούτοις, όπως ήδη επισημάνθηκε, επηρεαζόμενη αγορά, στο πλαίσιο της υπό εξέταση συγκέντρωσης, είναι εκείνη της παροχής υπηρεσιών λογισμικού, στην οποία δραστηριοποιείται η FRAPORT με μερίδιο 0-5% (στον ΕΟΧ, ενδεχομένως και σε παγκόσμιο επίπεδο) και η οποία αποτελεί κάθετη αγορά (προγενέστερου σταδίου) ως προς την αγορά διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών, στην οποία δραστηριοποιούνται τα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β, με μερίδιο 100%. Αυτή εξετάζεται στη συνέχεια.

III.A. ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

211. Οριζόντιες είναι οι συγκεντρώσεις στις οποίες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις είναι πραγματικοί ή δυνητικοί ανταγωνιστές[296]. Στην υπό εξέταση συναλλαγή η FRAPORT δεν δραστηριοποιείται στις ίδιες σχετικές αγορές με την Ομάδα Α ούτε και την Ομάδα Β. Ως εκ τούτου δεν υπάρχουν οριζόντιες επικαλύψεις μεταξύ των δραστηριοτήτων της FRAPORT ή των ελεγχόμενων καθ’ οιονδήποτε τρόπο από αυτήν εταιριών και των αποκτώμενων αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β και επομένως δεν υφίστανται οριζοντίως επηρεαζόμενες αγορές στα πλαίσια της υπό κρίση συγκέντρωσης και παρέλκει η περαιτέρω εξέταση τυχόν οριζοντίων επιπτώσεων[297].

212. Οριζόντια επικάλυψη και συνεπώς οριζόντιες επιπτώσεις δεν προκύπτουν ούτε και από τις ίδιες τις δύο συναλλαγές μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, ενόψει του ορισμού των γεωγραφικών αγορών και της απόστασης των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β μεταξύ τους δεν υφίσταται επικάλυψη μεταξύ ενός εκάστου αεροδρομίου της Ομάδας Α και ενός εκάστου αεροδρομίου της Ομάδας Β.

III.B. ΚΑΘΕΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

213. Κάθετες είναι οι συγκεντρώσεις στις οποίες συμμετέχουν επιχειρήσεις που λειτουργούν σε διαφορετικά επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού[298]. Οι κάθετες συγκεντρώσεις δεν συνιστούν απειλή για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, εκτός αν η επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση διαθέτει σημαντική ισχύ σε μία τουλάχιστον από τις σχετικές αγορές[299]. Μη συντονισμένα

[294] Βλ. παρ. 49, σελ. 19 και σελ. 54 επ. Εντύπου Γνωστοποίησης, και την υπ’ αριθμ. πρωτ. 1096/12.2.2016 επιστολή της γνωστοποιούσας, καθώς και την έκθεση των απόψεών της ανά αγορά στο αμέσως προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας.

[295] Βλ. παρ. 50, σελ. 19 Εντύπου Γνωστοποίησης.

[296] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 05.02.2004 για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 5.

[297] Η μονοπωλιακή δομή των αγορών αυτών ήδη προ της συναλλαγής και η συνεπαγόμενη ανυπαρξία ανταγωνιστικών πιέσεων καθιστά άνευ αντικειμένου την αξιολόγηση τυχόν κατάργησής τους κατόπιν αυτής, δηλαδή την αξιολόγηση τυχόν επιπτώσεων μη συντονισμένης συμπεριφοράς, δεδομένου ότι η δομή αυτή δεν μεταβάλλεται συνεπεία και ως απόρροια της κρινόμενης συγκέντρωσης. Η δε έλλειψη ανταγωνιστών στις αγορές αυτές ομοίως καθιστά άνευ αντικειμένου την αξιολόγηση τυχόν συντονισμού, δηλαδή την αξιολόγηση τυχόν επιπτώσεων συντονισμένης συμπεριφοράς.

[298] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον Κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ C 265/6 της 18.10.2008) (εφεξής και Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων), παρ. 4. Οι μη οριζόντιες συγκεντρώσεις περιλαμβάνουν τόσο τις κάθετες όσο και τις συγκεντρώσεις επιχειρήσεων ετερογενών δραστηριοτήτων (ή άλλως διαγώνιες). Σύμφωνα με την παρ. 6 της ως άνω Ανακοίνωσης κατά την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων εφαρμόζονται και οι Κατευθυντήριες Γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις.

[299] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 23. Επίσης, βλ. απόφαση Ε.Επ., υπόθ. M.1157, Skanska/Scancem, παρ. 69, 78, όπου η εξέταση των τυχόν κάθετων αποτελεσμάτων της συγκέντρωσης εκκίνησε από το γεγονός ότι η εταιρεία Scancem κατείχε μερίδιο αγοράς στην αγορά παραγωγής τσιμέντου περίπου 80-90%, ενώ η μοναδική ανταγωνίστρια εταιρεία που εισήγαγε τσιμέντο από το εξωτερικό, η Embra, κατείχε μερίδιο αγοράς κάτω του 10% (βλ. ιδίως σημείο 75). Επίσης, βλ. απόφαση Ε.Επ., υπόθ. M.4314, Johnson/Pfizer, παρ. 122-123, όπου το μερίδιο αγοράς (περίπου 50%) του προμηθευτή σε συνδυασμό με το γεγονός ότι αυτός παρείχε τα σχετικά προϊόντα NRT με μακροχρόνιες συμβάσεις αποκλειστικής προμήθειας, μεταξύ των άλλων, και στον κύριο ανταγωνιστή του στη κάθετη συναφή αγορά GSK, θεωρήθηκε εκκίνηση δημιουργίας κάθετων προβλημάτων (βλ. και σημείο 125). Βλ. και απόφαση Ε.Επ., υπόθ. M.5005, Galp/Exxonmobil, παρ. 62, όπου μερίδιο αγοράς στην αγορά προηγούμενης βαθμίδος ύψους περίπου 90-100% οδηγούσε σε τεκμήριο δημιουργίας αντιανταγωνιστικών κάθετων πρακτικών (τελικά η συγκεκριμένη υπόθεση λύθηκε με δεσμεύσεις), υπόθ. M.4494, παρ. 94, 97, όπου θεωρήθηκε ότι μερίδιο αγοράς περίπου 40-50% στην αγορά προηγούμενης βαθμίδας θεωρήθηκε επαρκές για την έναρξη εξέτασης κάθετων επιπτώσεων της εν λόγω συγκέντρωσης. Βλ. αντίθετα απόφαση Ε.Επ., υπόθ. M.3943, S.Gobain/BPB, παρ. 45, 48, όπου ο μεν προμηθευτής BPB των προϊόντων plasterboard κατείχε μερίδιο αγοράς περίπου 40-50%, ενώ στην κάθετη συναφή αγορά της διανομής οικοδομικών υλικών στη Γαλλία ο διανομέας S. Gobain διέθετε μερίδιο κάτω από 25%, θεωρήθηκε δε ότι σε καμία αγορά -ούτε στην upstream ούτε στη downstream- δεν υπήρχε σημαντική ισχύς κάποιων εκ των δύο, με αποτέλεσμα στην αγορά προηγούμενης βαθμίδος-προμήθειας να υπάρχει επαρκής ανταγωνισμός μεγάλων διεθνών ομίλων, στους οποίους σε περίπτωση άρνησης πώλησης εκ μέρους της BPB, θα μπορούσαν να στραφούν οι πελάτες (βλ. παρ. 55-57, 59, 65). Στην απόφαση Ε.Επ., υπόθ. M.3231, Preem/Scandinaviska, παρ. 24-25,

αποτελέσματα ενδέχεται κυρίως να προκύψουν όταν μία κάθετη συγκέντρωση έχει ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό από την αγορά με τη μορφή του αποκλεισμού ανταγωνιστών από την πρόσβαση είτε σε σημαντικές εισροές είτε σε επαρκή πελατειακή βάση[300]. Αποκλεισμός από την πρόσβαση σε εισροές υπάρχει, όταν, μετά τη συγκέντρωση, η νέα οντότητα ενδέχεται να περιορίσει την πρόσβαση στα προϊόντα ή στις υπηρεσίες τα οποία θα παρείχε σε περίπτωση που δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό το κόστος των ανταγωνιστών της που δραστηριοποιούνται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας και καθιστώντας δυσχερέστερη γι’ αυτούς την προμήθεια εισροών υπό παρεμφερείς τιμές και συνθήκες με εκείνες που ίσχυαν πριν από τη συγκέντρωση. Αποκλεισμός από την πρόσβαση σε πελάτες ενδέχεται να προκύψει, όταν ένας προμηθευτής προβαίνει σε συγκέντρωση με ένα σημαντικό πελάτη στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας. Λόγω της παρουσίας στην αγορά αυτή η νέα οντότητα ενδέχεται να αποκλείσει την πρόσβαση των πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών της στην αγορά προηγούμενης βαθμίδας σε επαρκή πελατειακή βάση και να μειώσει την ικανότητα ή τα κίνητρά τους να ανταγωνιστούν.

214. Εν προκειμένω, στην αγορά παροχής υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες δραστηριοποιείται η FRAPORT (δια μέσω των θυγατρικών αυτής εταιριών Air ITSystems GmbH και Air IT Services AG[301]). Η αγορά αυτή αποτελεί αγορά προηγούμενου σταδίου της αγοράς διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών, στην οποία δραστηριοποιούνται οι Ομάδες Α και Β. Το μερίδιο αγοράς της FRAPORT στην εν λόγω αγορά η γνωστοποιούσα εκτιμά ότι κυμαίνεται σε 0-5%[302]. Ειδικότερα, η γνωστοποιούσα επισημαίνει[303] ότι δεν έχει πληροφορίες για το σύνολο της αγοράς είτε σε ευρωπαϊκό είτε σε παγκόσμιο επίπεδο, εντούτοις εκτιμά ότι δεδομένης της μεγάλης γεωγραφικής έκτασης και του μεγάλου αριθμού των δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων, τα μερίδια αγοράς της FRAPORT στην αγορά αυτή είναι αμελητέα.

215. Ως προς τη δραστηριοποίηση της FRAPORT στην εν λόγω αγορά, σημειώνεται ότι είναι ευρύτερου αντικειμένου της παροχής υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες, πραγματοποιείται δε, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρείχε η γνωστοποιούσα[304], διαμέσω των θυγατρικών της FRAPORT, Air ITSystems GmbH, Air IT Services AG και Operational Services GmbH and Co. KG, εκ των οποίων μόνον οι δύο πρώτες δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες τις οποίες και παρέχουν αποκλειστικά στα αεροδρόμια της Φρανκφούρτης και του Αννόβερου στη Γερμανία. Όπως υπογραμμίζεται από τη γνωστοποιούσα: « […] οι εταιρείες AirITSystems GmbH και AirIT Services AG, του ομίλου FRAPORT, δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά αποκλειστικά και μόνο σε αεροδρόμια που διαχειρίζεται (ή ιστορικά διαχειριζόταν) η FRAPORT. Επομένως, η γνωστοποιούσα δεν εκτιμά ότι εν γένει δραστηριοποιείται, ως ανταγωνιστής των ως άνω μεγάλων εταιρειών[305], στην αγορά παροχής υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες, ούτε διαθέτει εκτίμηση μεριδίων αγοράς αυτών των εταιρειών»[306]. Η τρίτη εταιρία, που είναι και η μοναδική που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα, παρέχει υπηρεσίες λογισμικού κυρίως σε αυτοκινητοβιομηχανίες και τον κατασκευαστικό τομέα. Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω[307], πελάτες της FRAPORT στην εν λόγω αγορά στον ελληνικό χώρο είναι οι διανομείς της […], οι δε σχετικές υπηρεσίες παρέχονται στα πλαίσια του δικτύου της […].

216. Εξετάζεται συνεπώς εάν η σκοπούμενη συγκέντρωση θα οδηγήσει σε αποκλεισμό: α) των ανταγωνιστών της FRAPORT στην αγορά παροχής υπηρεσιών λογισμικού σε αερολιμένες από την πρόσβασή τους σε πελάτες (customer foreclosure) ή/ και β) των ανταγωνιστών των αεροδρομίων στην ίδια κατά τα άνω αγορά από την πρόσβασή τους σε εισροές (input foreclosure).

217. Αναφορικά με την ικανότητα της FRAPORT να αποκλείσει την πρόσβαση σε πελάτες, εκτιμάται ότι υφίσταται επαρκής βάση αεροδρομίων - πελατών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Συγκεκριμένα, τα μοναδικά αεροδρόμια - πελάτες της FRAPORT για την παροχή υπηρεσιών λογισμικού είναι κατά την τρέχουσα χρονική στιγμή το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης και του Αννόβερο. Μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση συναλλαγής, κι αν στη βάση πελατών της FRAPORT προστεθούν τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, καταλείπεται επαρκής βάση πελατών για τους ανταγωνιστές της FRAPORT σε επίπεδο προμηθευτή, ήτοι τα λοιπά ελληνικά αεροδρόμια, τα οποία, με βάση δημοσιευμένα στοιχεία[308], προσελκύουν τουλάχιστον το 50% της επιβατικής κίνησης στη χώρα, αλλά και τα υπόλοιπα αεροδρόμια των υπόλοιπων ευ-

---

θεωρήθηκε ότι τα χαμηλά μερίδια αγοράς σε όλες τις σχετικές αγορές (κάτω του 25%) οδηγούσαν στη μη δημιουργία κάθετων επιπτώσεων εκ της εν λόγω συγκέντρωσης. Βλ. επίσης και απόφαση Ε.Επ., υπόθ. M.4723, Eni/Exxon Mobil, παρ. 30.

[300] Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 30.

[301] Επισημαίνεται ότι η γνωστοποιούσα δραστηριοποιείται μέσω των εν λόγω θυγατρικών της στην εν λόγω αγορά αποκλειστικά στη Γερμανία, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην υπ’ αριθμ. πρωτ. 700/29.1.2016 επιστολή της, ενώ εμπορική δραστηριότητα στις εν λόγω υπηρεσίες στην Ελλάδα έχει αποκλειστικά και μόνον στον τομέα των αυτοκινητοβιομηχανιών, βλ. και τα εκτιθέμενα στην ανάλυση της σχετικής αυτής αγοράς στο οικείο κεφάλαιο ανωτέρω.

[302] Με βάση τα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα με την υπ’ αριθμ. πρωτ. 1096/12.2.2016 επιστολή της.

[303] Υπ’ αριθμ. πρωτ. 1096/12.2.2016 επιστολή της και το συνημμένο σε αυτήν Παράρτημα 1.

[304] Υπ’ αριθμ. πρωτ. 1096/12.2.2016 επιστολή της και το συνημμένο σε αυτήν Παράρτημα 1.

[305] ΣτΣ: Νοούνται οι εταιρίες SITA, AMADEUS, sERVICEtEC, Ultra και ARINC.

[306] Υπ’ αριθμ. πρωτ. 2510/4.4.2016 ηλεκτρονική επιστολή της γνωστοποιούσας.

[307] Βλ. το Κεφ. II ανωτέρω περί σχετικών αγορών, αλλά και την υπ’ αριθμ. πρωτ. 1096/12.2.2016 επιστολή της γνωστοποιούσας.

[308] Βλ. ενδεικτικά την έρευνα που επισυνάπτεται στην υπ’ αριθμ. πρωτ. 693/29.1.2016 επιστολή του Πανελληνίου Συλλόγου Αερολιμενικών ΥΠΑ, η οποία έχει δημοσιευθεί και διαδικτυακά (http://www.metaforespress.gr/aeroporika/item/download/885_42c1139f34372c282a648f0f838e089a.html), καθώς και την ιστοσελίδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας www.ypa.gr/profile/statistics/yearstatistics .

ρωπαϊκών χωρών ή και παγκοσμίως, αν η αγορά είναι ευρύτερη της ευρωπαϊκής. Ως εκ τούτου, από το μέγεθος και το πλήθος των πελατών - αεροδρομίων στην εν λόγω αγορά προκύπτει ότι η εν λόγω συγκέντρωση δεν δύναται να αποκλείσει την πρόσβαση των ανταγωνιστικών προς την FRAPORT επιχειρήσεων από την πρόσβασή τους σε πελάτες και συνεπώς δεν αναμένεται να επηρεάσει το επίπεδο ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά.

218. Περαιτέρω, ως προς τον αποκλεισμό από την πρόσβαση σε εισροές, για να αποτελέσει πρόβλημα πρέπει η κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση να έχει σημαντική ισχύ στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας[309]. Εν προκειμένω, δεν θεωρείται πιθανό να συντρέχουν τέτοιες επιπτώσεις αποκλεισμού λόγω του ποσοστού κάτω του 5% της FRAPORT στην εν λόγω αγορά, η οποία συνεπώς δεν διαθέτει σημαντική ισχύ στην αγορά αυτή. Περαιτέρω, στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιείται πλήθος επιχειρήσεων – προμηθευτών (ενδεικτικά αναφέρονται οι εταιρίες SITA, AMADEUS, Servicetec, Ultra και ARINC)[310], ούτως ώστε σε συνδυασμό και με το χαμηλό ποσοστό της FRAPORT να μην δύναται να γίνει βασίμως λόγος για πιθανή εξάρτηση των πελατών - αεροδρομίων από την εισροή της FRAPORT ούτε αντιστοίχως θεωρείται πιθανό το ενδεχόμενο να υπάρξει ανεπάρκεια στην παροχή των υπηρεσιών ακόμη και εάν η FRAPORT περιορίσει την παροχή των υπηρεσιών της, δεδομένης της ύπαρξης πλήθους ανταγωνιστών, αλλά και του μεριδίου της.

219. Συνεπώς, με βάση τα ανωτέρω στοιχεία και ιδίως δεδομένου του εύρους της αγοράς και των μεριδίων αγοράς της FRAPORT σε επίπεδο προμηθευτή και των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β σε επίπεδο πελάτη, εκτιμάται ότι η σκοπούμενη συναλλαγή δεν έχει την ικανότητα να αποκλείσει την πρόσβαση των λοιπών αεροδρομίων σε εισροές ή την πρόσβαση των ανταγωνιστών της FRAPORT σε πελάτες.

220. Τέλος, αναφορικά με την κατάντη αγορά διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμενικών υποδομών, υπενθυμίζεται ότι μετά τη συναλλαγή τα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β θα τελούν υπό τη διαχείριση της FRAPORT, συνεπώς δεν αναμένεται να ανακύψουν προβλήματα αποκλεισμού από εισροές σε αυτά.

221. Η ως άνω αξιολόγηση δεν μεταβάλλεται ακόμη και εάν ήθελε υποτεθεί ότι η αγορά παροχής υπηρεσιών λογισμικού δεν περιορίζεται στους αερολιμένες, αλλά είναι ευρύτερη και καλύπτει όλο το φάσμα των υπηρεσιών λογισμικού, ανεξαρτήτως αντικειμένου, δεδομένου ότι και στην περίπτωση αυτή τα μερίδια αγοράς της FRAPORT παραμένουν χαμηλά.

222. Για λόγους πληρότητας, επισημαίνεται ότι δεν προέκυψαν από τη μελέτη του φακέλου οιαδήποτε στοιχεία τα οποία θα δικαιολογούσαν τη διερεύνηση της πιθανότητας δημιουργίας συντονισμένων αποτελεσμάτων συνεπεία της υπό κρίση πράξης.

223. Συμπερασματικώς, στις ως άνω ορισθείσες αγορές δεν καταργούνται εκ της συγκέντρωσης σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις σε επιχειρήσεις, οι οποίες ως εκ τούτου θα έχουν αυξημένη ισχύ στην αγορά χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους (επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς), ενώ επίσης δεν μεταβάλλεται η φύση του ανταγωνισμού ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, τώρα είναι πολύ πιθανότερο να συντονίζουν και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλάπτουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό ή καθιστώντας το συντονισμό ευκολότερο, σταθερότερο ή αποτελεσματικότερο για τις επιχειρήσεις που συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους και πριν από τη συγκέντρωση (επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς). Με συνεκτίμηση όλων όσων ανωτέρω εξετέθησαν, η κατ’ άρθρο 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011 γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές στις οποίες αφορά.

III.Γ. Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΗΣ ΥΠΑ

224. Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών της ΥΠΑ (εφεξής και «ΠΣΑΥΠΑ») απέστειλε επιστολή[311] με την οποία εκφράζει ανησυχία αναφορικά με την σκοπούμενη συναλλαγή, προσκομίζει δε και επικαλείται μελέτη του Αμερικανικού Σωματείου Εργαζομένων UNITE HERE[312], το οποίο, όπως αναφέρεται στην επιστολή του ΠΣΑΥΠΑ εξέτασε τη συμφωνία και εντόπισε τα εξής προβλήματα ανταγωνισμού: «1) Κίνδυνος μονοπωλιακού ελέγχου του τομέα των αερομεταφορών στην Ελλάδα, 2) Πολλαπλές Συγκρούσεις Συμφερόντων κατά τη διαγωνιστική διαδι-

[309] Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 35. Βλ. επίσης, ενδεικτικά COMP/M.4494- EVRAZ/HIGHVELD, παρ. 94 επ. (στην εν λόγω περίπτωση το μερίδιο αγοράς στην ανάντη αγορά (upstream market) περίπου 40-50% σε συνδυασμό με την έλλειψη εναλλακτικών πηγών εφοδιασμού, συμβάσεις μικρής διάρκειας ή που έληγαν σύντομα και χωρίς προσδιορισμό ποσοτήτων, στοιχεία που έδιναν τη δυνατότητα στα μέρη μείωσης της παραγωγής και συνακόλουθης αύξησης των τιμών θεωρήθηκαν ενδείξεις πρόκλησης καθέτων επιπτώσεων), επίσης, IV/M.1157-SKANSKA/SCANCEM, παρ. 132-147, 157-165, 179-187, 198-199 (στην περίπτωση αυτή δεδομένου του ιδιαίτερα υψηλού μεριδίου αγοράς της Scancem στην αγορά παραγωγής τσιμέντου ανερχόμενου σε περίπου 80-90%, με τη μοναδική ανταγωνίστρια εταιρία που εισήγαγε τσιμέντο από το εξωτερικό, την Embra, να κατέχει μερίδιο αγοράς κάτω του 10% εξετάσθηκαν και οι κάθετες επιπτώσεις της συγκέντρωσης στην προκειμένη περίπτωση, οι ανταγωνιστές δεν διέθεταν κάθετη ολοκλήρωση, υφίσταντο σημαντικά εμπόδια εισόδου, π.χ. πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα- δεν προβλεπόταν η ανάπτυξη της αγοράς στο μέλλον-, έλλειψη αγοραστικής δύναμης από την πλευρά των πελατών και κάποιες αποκλειστικότητες).

[310] Σύμφωνα με την πληροφόρηση που παρείχε η γνωστοποιούσα, βλ. την υπ’ αριθμ. πρωτ. 2510/4.4.2016 ηλεκτρονική επιστολή της.

[311] Βλ. την υπ’ αριθμ. πρωτ. 693/29.1.2016 επιστολή του Προέδρου του Συλλόγου Ε. Καμηλάκη. Η επιστολή έχει λάβει και τον αριθμ. πρωτ. 738/1.2.2016.

[312] Η εν λόγω μελέτη, η οποία τιτλοφορείται «Μια θεώρηση της ιδιωτικοποίησης δεκατεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων της Ελλάδας: Μια ανάλυση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ανταγωνισμού» έχει επίσης δημοσιευθεί και είναι δημοσίως διαθέσιμη στην ακόλουθη ηλεκτρονική διεύθυνση: http://www.metaforespress.gr/aeroporika/item/download/885_42c1139f34372c282a648f0f838e089a.html.

κασία υποβολής προσφορών». Η εν λόγω μελέτη καταλήγει ότι η εξεταζόμενη συγκέντρωση «θα μπορούσε να δημιουργήσει σοβαρές απειλές για την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων και για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και επιβατών…».

225. Στην εν λόγω επιστολή εξετάζεται ο κίνδυνος μονοπωλιακού ελέγχου στον τομέα των αερομεταφορών και ζητήματα σύγκρουσης συμφερόντων στη διαδικασία του διαγωνισμού. Ως προς τα ζητήματα «αντιανταγωνισμού», η μελέτη εκτιμά ότι ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών δεν είναι ανταγωνιστής των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β, δεδομένου ότι αποτελεί προορισμό κατά βάση επιχειρηματιών, σε αντίθεση με τα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β, τα οποία θεωρεί ότι τελούν σε σχέση άμεσου ανταγωνισμού μεταξύ τους υπό την έννοια ότι απευθύνονται στους ίδιους επιβάτες (τουρίστες) κατά τη διάρκεια της ίδιας σεζόν (καλοκαίρι). Επισημαίνεται περαιτέρω ότι τα εν λόγω αεροδρόμια εξυπηρετούν το ήμισυ περίπου (49,1%) της συνολικής επιβατικής κίνησης όλων των αεροδρομίων της Ελλάδας για το έτος 2014. Με το δεδομένο αυτό διατυπώνεται η άποψη ότι είναι δυνατή η άσκηση από τη FRAPORT επιρροής άνισου μεγέθους στον τομέα αερομεταφορών της χώρας μας[313]. Συνυπολογίζοντας μάλιστα στην επιβατική κίνηση την αντίστοιχη του αεροδρομίου Αθηνών και του Ηρακλείου, το αθροιστικό ποσοστό της επιβατικής κίνησης ανέρχεται σε 96,6%, οπότε διατυπώνεται η άποψη ότι «με μόνο 3,4% του επιβατικού κοινού, τα εναπομείναντα είκοσι τρία δημόσια αεροδρόμια δεν πρέπει να θεωρούνται ως μια πιθανή ευκαιρία επαναφοράς της ισορροπίας του ανταγωνισμού στον τομέα της ελληνικής αεροπλοΐας, στην περίπτωση μελλοντικής ιδιωτικοποίησης»[314].

226. Με βάση τις ως πάνω παρατηρήσεις, διατυπώνεται από τον ΠΣΑΥΠΑ η παραίνεση να εξετασθεί από την Επιτροπή[315] εάν η κοινή ιδιοκτησία των 14 αεροδρομίων, για τα οποία θεωρεί ότι ανταγωνίζονται μεταξύ τους από άποψη των επιβατών ταξιδιών αναψυχής, ενδέχεται να πλήττει τον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροδρομίων[316]. Περαιτέρω, εκφράζεται η άποψη ότι υφίσταται σύγκρουση συμφερόντων λόγω αφενός μεν της συμμετοχής της αεροπορικής εταιρίας Lufthansa στο μετοχικό κεφάλαιο της FRAPORT, με ποσοστό 8,45% και αφετέρου λόγω της συμμετοχής της θυγατρικής εταιρίας της Lufthansa, Lufthansa Consulting στην προετοιμασία των εγγράφων του διαγωνισμού.

227. Επί των ανωτέρω θιγομένων ζητημάτων επισημαίνονται τα ακόλουθα:

228. Ως προς τα τυχόν προβλήματα στον κλάδο των αερομεταφορών, επισημαίνεται ότι η υπό εξέταση συναλλαγή αφορά αεροδρόμια, ενώ οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις δεν είναι αεροπορικές εταιρίες και δεν δραστηριοποιούνται στις αερομεταφορές. Ως εκ τούτου, η αγορά αυτή δεν είναι σχετική αγορά και δεν αποτελεί αντικείμενο εξέτασης στα πλαίσια της παρούσας συγκέντρωσης (παρότι η Υπηρεσία, για λόγους πληρότητας, εξέτασε ορισμένες πτυχές της αγοράς αυτής προκειμένου να διερευνήσει τα ζητήματα που τέθηκαν με την ανωτέρω επιστολή του ΠΣΑΥΠΑ).

229. Περαιτέρω, δεν υφίσταται σχετική αγορά της επιβατικής κίνησης και δη σε εθνικό επίπεδο, διότι υπό όρους δικαίου ανταγωνισμού δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή εναλλαξιμότητα μεταξύ του συνόλου των αερολιμένων της χώρας, όπως καταδείχθηκε και ανωτέρω και επιβεβαιώνεται και από την ενωσιακή νομολογία. Εξάλλου, βάσει των ανωτέρω ορισμών της αγοράς, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι υφίσταται εναλλαξιμότητα μεταξύ των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β από γεωγραφική άποψη[317]. Στο πλαίσιο αυτό δεν βρίσκει νομολογιακό έρεισμα η άθροιση της επιβατικής κίνησης διαφόρων αεροδρομίων, όπως παρουσιάζεται στην εν λόγω μελέτη.

230. Σε κάθε περίπτωση, εκ περισσού εξετάσθηκε η σύνδεση των αεροδρομίων που ήδη διαχειρίζεται η FRAPORT και των 14 αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β. Εξετάσθηκε δηλαδή το πλήθος των δρομολογίων αεροπορικών εταιριών μεταξύ των αερολιμένων αυτών και διαπιστώθηκε από τα χορηγηθέντα στοιχεία ότι το ποσοστό της επιβατικής κίνησης που αντιστοιχεί σε δρομολόγια μεταξύ των αερολιμένων που ήδη διαχειρίζεται η FRAPORT και των 14 αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β ανέρχεται το μέγιστο σε 7%[318]. Συγκεκριμένα, διασύνδεση υφίσταται μόνο μεταξύ τριών αερολιμένων που τελούν υπό τη διαχείριση της FRAPORT (Φρανκφούρτης, Αννόβερου και Αγ. Πετρούπολης) και 10 εκ των 14 αεροδρομίων των Ομάδων Α (Κέρκυρας, Χανίων, Καβάλας, Ακτίου, Θεσσαλονίκης και Ζακύνθου) και Β (Μυκόνου, Σαντορίνης, Κω και Ρόδου), η δε επιβατική κίνηση των εν λόγω δρομολογίων ανέρχεται σε 0,09-7,10% επί του συνόλου της αεροπορικής κίνησης εκάστου αεροδρομίου[319].

231. Ως προς τη συμμετοχή της Lufthansa στο μετοχικό κεφάλαιο της FRAPORT και της θυγατρικής της, Lufthansa Consulting, στην προετοιμασία των εγγράφων του διαγωνισμού, τα θιγόμενα ζητήματα σύγκρουσης συμφερόντων δεν εμπίπτουν στις διατάξεις του ν. 3959/2011 και συνεπώς η Ε.Α. δεν είναι αρμόδια να αποφανθεί επ’ αυτών.

[313] Σελ. 3 της εν λόγω μελέτης.

[314] Βλ. σελ. 3 της μελέτης.

[315] Γίνεται αναφορά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού.

[316] Στην εν λόγω μελέτη γίνεται επίκληση της περίπτωσης εξέτασης από τη Βρετανική Επιτροπή Ανταγωνισμού της κοινής ιδιοκτησίας επτά αεροδρομίων της Βρετανίας από την Βρετανική Αεροπορική Αρχή (BAA- British Airports Authority), στα πλαίσια της οποίας τα αεροδρόμια του Εδιμβούργου και της Γλασκώβης θεωρήθηκαν εναλλάξιμα μεταξύ τους καθώς και ότι δεν υπήρχε ανταγωνισμός από άλλα αεροδρόμια της Σκωτίας, οπότε η BAA υποχρεώθηκε να αποσυρθεί από ένα εκ των δύο αεροδρομίων. Εν προκειμένω και βάσει του ορισμού των γεωγραφικών αγορών των αεροδρομίων δεν υφίσταται εναλλαξιμότητα μεταξύ των αεροδρομίων.

[317] Σύμφωνα με τη νομολογία, κατά κανόνα διάκριση των επιβατών με βάση το είδος του ταξιδιού (αναψυχής - επαγγελματικό) γίνεται κατά βάση στις αποφάσεις συγκεντρώσεων μεταξύ αεροπορικών εταιριών, σαν αποτέλεσμα δε έχει τον έτι στενότερο ορισμό των αγορών και όχι ευρύτερο, όπως επιχειρείται από την εν λόγω μελέτη.

[318] Βλ. τα σχετικά στοιχεία που προσκομίσθηκαν με την υπ’ αριθμ. πρωτ. 1795/9.3.2016 επιστολή της γνωστοποιούσας.

[319] Βλ. αναλυτικά και τους σχετικούς πίνακες που περιλαμβάνονται στο Κεφ. ΙΓ ανωτέρω.

232. Η δε συμμετοχή της Lufthansa στο μετοχικό κεφάλαιο της FRAPORT με ποσοστό 8.45% δεν αρκεί για να προσδώσει αποφασιστική επιρροή στην Lufthansa επί της FRAPORT[320].

233. Σε κάθε περίπτωση, σημειώνεται σημαντική ρυθμιστική ένταση, βάσει του προεκτεθέντος νομοθετικού πλαισίου που καταλαμβάνει πλειάδα συναλλακτικών παραμέτρων, και βάσει των γενικών κανόνων του ανταγωνισμού[321].

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αποφάσισε ομοφώνως και σε φανερή ψηφοφορία: «εγκρίνει, κατ’ άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3959/2011, την από 12.1.2016 (υπ’ αριθ. πρωτ. 219) γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση που αφορά στην απόκτηση από τη FRAPORT AG μέσω των εταιριών ειδικού σκοπού «FRAPORT Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Α Α.Ε.» και «FRAPORT Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Β Α.Ε.», του αποκλειστικού ελέγχου των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α (1. Θεσσαλονίκης, 2. Κέρκυρας, 3. Ζακύνθου, 4. Κεφαλονιάς, 5. Ακτίου, 6. Καβάλας και 7. Χανίων) και της Ομάδας Β (1. Ρόδου, 2. Κω, 3. Σαντορίνης, 4. Μυκόνου, 5. Μυτιλήνης, 6. Σκιάθου και 7. Σάμου) μέσω της παραχώρησης ύστερα από δημόσιους πλειοδοτικούς διαγωνισμούς που προκηρύχθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ για τη χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β, δεδομένου ότι η εν λόγω συγκέντρωση, παρότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 6 ν. 3959/2011, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορά».

Η απόφαση εκδόθηκε την 7η Απριλίου 2016.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 του ν.3959/2011.

Ο Πρόεδρος

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ

---

[320] Αναφέρεται εκ περισσού, σε σχέση με την αεροπορική σύνδεση της Lufthansa με τα αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β, ότι η Lufthansa δεν πραγματοποιεί επί του παρόντος δρομολόγια προς και από τα 14 αεροδρόμια των Ομάδων Α και Β (βλ την υπ΄ αριθμ. πρωτ. 1795/9.3.2016 επιστολή της FRAPORT), ενώ προτίθεται να εκκινήσει δρομολόγια μεταξύ Μονάχου και Σαντορίνης και Κέρκυρας περί το Μάιο του τρέχοντος έτους (η γνωστοποιούσα επικαλείται πληροφόρηση από δημοσιεύματα).

[321] Βλ. λ.χ. απόφαση Ευρ. Επιτροπής [98/513/ΕΚ] της 11ης Ιουνίου 1998 σχετικά με τη διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΚ (IV/35.613- Alpha Flight Services/Aeroports de Paris), ΕΕ L 230 της 18/08/1998, σ. 10, παρ. 83 επ.



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (ν. 3469/2006, Α΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ διατίθεται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr. Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού. Το κόστος για έγχρωμο ΦΕΚ είναι 1,50€ από 1 έως 16 σελίδες, προσαυξανόμενο κατά 0,30€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα μας και στη διαδρομή Εξυπηρέτηση κοινού - τμήμα πωλήσεων ή συνδρομητών. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα	Ιστοσελίδα: **www.et.gr**
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054	Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**
ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ **Πωλήσεων:** (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180) **Συνδρομητών:** (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136) **Πληροφοριών:** (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000) **Παραλαβής Δημ. Ύλης:** (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)	Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr** Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**
Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30	

